AUTO MOTOR UND SPORT

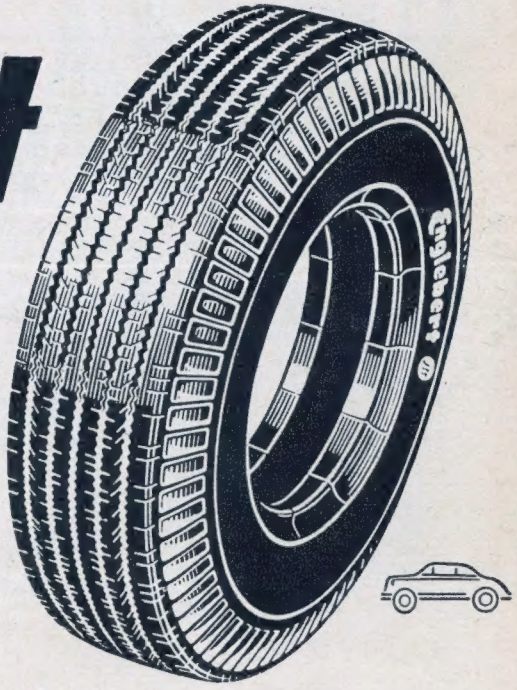
HOCHWERTIGE WERKZEUGE FÜR ALLE BERUFE · VERKAUF DURCH DEN FACHHANDEL

Englebert

55

zum Jubiläum 1955

Die Krönung einer 25jährigen Reifenproduktion in Deutschland
getragen von einer über 75jährigen Englebert-Welterfahrung



Weitere Auskünfte und Bezugsquellen-Nachweis durch
TEROSON-WERKE GMBH · CHEM. FABRIK · HEIDELBERG

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Bremsen

Endlich wird hier einmal ein Wagen getestet (Lancia-Aurelia in Heft 24), bei dem die Bremsen offenbar in einem vernünftigen Verhältnis zur Leistung des Fahrzeugs stehen . . . Die Erfahrungen aus etwa 300 000 km Fahrtstrecke nach dem Kriege mit verhältnismäßig schnellen Fahrzeugen — Opel-Kapitän, Mercedes 220 a und Mercedes 300 — haben mich jedenfalls gelehrt, daß die Bremsen ruhig besser sein dürften . . .

Um die nicht vorhandene Bremsfläche zu kompensieren, geht man neuerdings dazu über, Servo-Bremsen usw. einzubauen. Warum nicht gleich so konstruieren, daß solche Hilfsmittel nicht nötig werden? Meiner Meinung nach ist auch durch Servo-Bremsen eine stärkere Verzögerung kaum zu erreichen. Wenn die Bremsen (auch Turbo-Bremsen!) erst richtig heiß sind, zeigen sie doch ein ausgesprochenes Fading, auch wenn das in den Testberichten nicht immer so deutlich gesagt werden kann. Hannoversche Gummier-Anstalt August Wegener G.m.b.H., Alfeld/Leine

*

Beim Vergleich Ihres Testberichtes Opel-Kapitän in Heft 23/1955 mit dem des vorhergehenden Modells fiel mir auf, daß sich die Bremsfläche dieses Wagens von 942 auf 768 cm² verringert hat. Stimmt das oder liegt hier ein Irrtum bzw. Druckfehler vor? Theodor Kallhardt, Berchtesgaden

Die Bremsen des neuen Kapitän-Modells sind völlig unverändert, auch die Bremsfläche blieb genau die gleiche. Die tatsächlich vorhandene Differenz in den technischen Daten beruht trotzdem nicht auf einem Irrtum. Die Typprüfungsstellen im Bundesgebiet sind neuerdings übereingekommen, bei der Typprüfung neuer Modelle grundsätzlich nur noch die effektive Bremsfläche zu berücksichtigen, so daß Nietlöcher, Abschrägungen und eventuell im Belag vorhandene Staubnuten abgerechnet werden. Diese an sich sehr vernünftige Regelung hat freilich zur Folge, daß voraussichtlich mehrere Jahre lang die Angaben über die Bremsfläche der einzelnen Wagenmodelle nicht mehr ohne weiteres untereinander vergleichbar sind. Beim Opel-Rekord 1956 beispielsweise blieb die bisherige Angabe unverändert, weil bei diesem Modell im Gegensatz zum stärker veränderten Kapitän keine Notwendigkeit für eine erneute Typprüfung bestanden hatte. Redaktion

*

In einem schon weiter zurückliegenden Schreiben an mich gaben Sie der Hoffnung Ausdruck, daß in absehbarer Zeit bei allen besseren Personenwagen die Zweikreisbremse selbstverständlich würde. Ich habe seitdem die Ankündigungen neuer Modelle verfolgt. Von der Einführung der Zweikreisbremse war aber nichts zu hören. Meine Ansicht, daß deren Einführung dringend notwendig wäre, sehe ich traurigerweise bestätigt durch eine Reihe schwerer Unfälle, darunter mehrere tödliche, die durch Bremsdefekte verursacht waren und die ich in der Zwischenzeit beruflich bearbeiten mußte. Ich möchte Sie daher bitten, sich dafür einzusetzen, daß die Industrie Zweikreisbremsen wenigstens zum nachträglichen Einbau auf den Markt bringt. Ich selbst wäre der erste, der so eine Zweikreisbremse in seinen Wagen (Porsche) einbauen würde. Leider habe ich mich bisher vergeblich nach einem Tandem-Hauptzylinder umgesehen.

Dr. Josef Kiechle, Verkehrsgericht München

Davongekommen

Heft 25, Die letzte Seite, 3. Spalte oben: „Verhältnismäßig besser kam der frühere Leiter der Bielefelder Kriminalpolizei, Hauptkommissar Heinrich B., davon, . . ."

Der Tagespresse (Westfalen-Blatt) war zu entnehmen, daß in der Verhandlung dem Hauptkommissar Brockmann der § 51 Abs. 2 zugebilligt worden ist. Die Begründung lautete sinngemäß: Da er infolge Erkältung Alkohol zu sich genommen hatte, war er nicht Herr der Situation.

Ja: Das waren auch nicht Sie oder ich! Man muß halt Polizeipräsident o. ä. sein, nicht Otto Normalfahrer.

Übrigens soll Brockmann jetzt nach Köln versetzt worden sein. Der neue Direktor der Kripo Bielefeld soll aus Köln kommen. Waldemar Geller in Senne I

Münchener Straßenbahnschaffner

(zu: „Schaffner fragte, ob man blöd sei", Briefe an die Redaktion, Heft 22)

Herr Ing. Söhngen aus Wiesbaden hatte noch Glück, daß der Münchener Straßenbahnfahrer lediglich obige Frage an ihn gestellt hat. In einem ähnlichen Fall im Oktober vergangenen Jahres fuhr die hinter mir ankommende Trambahn ohne aufgeregtes Gebimmel einfach auf mich auf, so daß die nach rechts hängende Kupplungsstange des Motorwagens den linken Kotflügel, die Karosseriewand und den Motordeckel meines VW mit einem Schlag eindrückte. Ich wartete zunächst, daß der Fahrer sein Bedauern über den verursachten Schaden ausdrücken würde. Er blieb aber im Gegenteil stumm und notierte sich meine Nummer auf. Auf meine erstaunte Frage, wie er sich denn die Regelung des Schadens vorstelle, antwortete mir der Trambahnfahrer: „Dös wissen's doch, daß in dem Gleis nix verlor'n ham." Leider verhielt ich mich in dieser Situation sehr ungeschickt, ließ keine Funkstreife kommen und dachte die Sache mit einer Anzeige zu erledigen. Der Trambahnfahrer seinerseits war sich offenbar schnell darüber klar geworden, daß ich doch im Gleis stehen darf, wenn es sich aus der Verkehrssituation heraus ergibt. Also gab er bei seiner polizeilichen Vernehmung zu Protokoll, daß ich im letzten Moment von der freien rechten Seite nach links ins Gleis eingefahren sei, so daß er trotz Sandstreuer und Notbremse nicht mehr rechtzeitig habe anhalten können (und das an einer Haltestelle, an der die Trambahn ohnedies stehenbleiben mußte). Der Trambahnfahrer fand auch noch einen Genossen, der ihm diese Darstellung als Zeuge bestätigte. Daraufhin erhielt ich einen Strafbefehl, der inzwischen durch meinen unerledigt gebliebenen Einspruch verjährt ist. Natürlich hat daraufhin die Haftpflichtversicherung die Anerkennung eines Schadenersatzes abgelehnt und ich habe mich jetzt nach einem Jahr mit einem mageren Vergleich abfinden lassen.

Interessanterweise entsprach die Entwicklung meines Falles genau dem, was mir mein Garagenbesitzer vorausgesagt hatte, als ich im Oktober vergangenen Jahres

mit dem zerbeulten Wagen ankam. Der Garagenbesitzer war damals einige Monate vorher in gleicher Weise von einer Trambahn angefahren worden, und die Zahlung eines Schadenersatzes war von der Versicherung abgelehnt worden, nachdem der Trambahnfahrer genau die gleiche falsche Darstellung gegeben hatte wie in meinem Fall. Auf die empörte Frage des Garagenbesitzers, wie denn ein Mensch so unverschämt lügen könne, wurde ihm von dem Sachbearbeiter der Versicherung vertraulich gesagt, daß die Münchener Straßenbahnfahrer grundsätzlich mit allen Mitteln eine Schuld von sich abwälzen, weil sie bei selbstverschuldeten Unfällen Strafpunkte erhalten und deshalb aus reinem Selbsterhaltungstrieb so handeln müssen. — Man kann also jedem Kraftfahrer, der in München von der Straßenbahn gerammt wird, nur den einen Rat geben: Wagen abschließen und warten, bis eine Funkstreife zur genauen Feststellung des Tatbestandes eintrifft! Der betriebliche Schaden, den die Münchener Straßenbahn durch den längeren Aufenthalt eines oder mehrerer Straßenbahnzüge erleidet, wird dabei unter Umständen höher sein als der verursachte und durch die Versicherung gedeckte Blechschaden. Vielleicht läßt sich aber auf diese Weise die Direktion der Münchener Straßenbahn allmählich dazu bewegen, ihr Personal zu einer korrekten Anerkennung von selbstverschuldeten Schäden anzuhalten, wie das für jeden anständigen Verkehrsteilnehmer selbstverständlich ist.

Vielleicht ist es für manchen Leser Ihrer geschätzten Zeitschrift wertvoll, wenn Sie durch die Veröffentlichung meiner Zuschrift auf die Gefährlichkeit der Münchener Straßenbahn hinweisen.

Ing. Albert Zink in München 19

Schildersammlung

Dieses Schild steht in Laudenbach, Kreis Mannheim. Es stammt offensichtlich von einem besonders intelligenten Beamten, der sich von den amerikanischen Maßeinheiten (20 miles = 32 km) nicht trennen kann.
Dieter Fahr in Hamburg 24

Zu Ihrer Schildersammlung möchte ich durch Übersendung eines Fotos beitragen, das ein Verkehrsschild auf der Umgehungsstraße zu der z. Z. im Umbau befindlichen Bundesstraße 27 zwischen Stuttgart und Tübingen zeigt. Die Bezeichnung „LKW" ist mir klar, doch kann ich mir unter „KOM" beim besten Willen nichts vorstellen. Ob das bedeuten soll, daß Lastautos trotz des Verbotes kommen sollen und daß man sich beim zweiten Wort nur verschrieben hat? Ganz allgemein möchte ich sagen, daß mit diesen dummen Abkürzungen, die wohl noch aus der alten Militärzeit stammen, nunmehr endgültig Schluß gemacht werden sollte. Sie sind außerdem für Ausländer völlig unverständlich, was ich des öfteren an diesem auf einer direkten Durchgangsstraße in Richtung Schweiz—Italien befindlichen Schild an ratlosen Gesichtern von Ausländern feststellen konnte. Die in anderen Ländern allgemein angewandten Bilder an Stelle der Schriftzeichen wären sicherlich besser im Platze.

Ing. Ernst-Otto Kuthe in Stuttgart

KOM ist ehemaliges Wehrmachtsdeutsch. Es heißt „Kraftomnibus"! **Redaktion**

So praktisch können Sie Ihre Hefte AUTO MOTOR UND SPORT aufbewahren

Alles schön beisammen. Gut geschützt. Im Handumdrehen finden Sie jeden Aufsatz.

Die neue Einbanddecke für den Jahrgang 1955 wurde soeben fertiggestellt. In flexibler unverwüstlicher Plastikfolie und Goldprägung kostet sie DM 3.80 + 50 Dpf Porto.

Das Inhaltsverzeichnis liefert der Verlag kostenfrei dazu.

Zum Auffüllen der Bände können alle Ausgaben (mit Ausnahme des Ausstellungsheftes Nr. 20/1955) nachgeliefert werden. Die Hefte bis 30. 6. 55. kosten nur 60 Dpf pro Stück. Neuere Ausgaben DM 1.20 + 10 Dpf Porto für ein Heft.

Zum bequemen Sammeln der Hefte
bis zum Einbinden dient die Kunstleder-Klemm-Mappe in hervorragender Ausführung mit Goldprägung - auch sehr geeignet als Lesemappe und Geschenk.
Preis DM 7.80 + 70 Dpf Porto.

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.
Stuttgart, Postfach 1042

Bestellzettel (falls Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer Postkarte).

Unterzeichneter bestellt hierdurch:

je .....Einbanddecke(n) mit Goldprägung das AUTO/MOTOR und SPORT für den Jahrgang ..... und zur Ergänzung zum ermäßigten Preis wie angeboten die Hefte:

Nr. ..... Jahrgang .....

..... Stück Kunstleder-Sammelmappen AUTO/MOTOR und SPORT

Gesamtbetrag liegt bei — habe ich am ..... auf Postscheckkonto VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE Stuttgart 161 37 überwiesen. — Lieferung kann durch Nachnahme erfolgen. (Nichtgewünschtes ist gestrichen!)

Vor- und Zuname .....

Ort .....

Straße ..... Nr. .....

Sehr kritisch

und absolut objektiv sind unsere Wagentests

das AUTO MOTOR UND SPORT

Wir können Ihnen noch liefern:

....Austin A 40	Heft 25/1953
....BMW 501 V8	„ 16/1955
....Borgward-Hansa 1800	„ 19/1952
....Borgward 1800 Diesel	„ 1/1954
....Borgward Isabella	„ 20/1954
....Chevrolet V8 Bel Air	„ 15/1955
....DKW-Sonderklasse	„ 18/1954
....Engl. Triumph 2 l Sportwagen	„ 8/1954
....Fiat 600	„ 11/1955
....Fiat 1100	„ 11/1953
....Fiat 1900	„ 15/1953
....Fiat 1400 Diesel	„ 10/1954
....Ford V 8 (mit Fordomatic)	„ 16/1954
....Ford-Vedette 53	„ 16/1953
....Goliath GP 700 E	„ 6/1955
....Gutbrod-Superior 700 Luxus	„ 8/1953
....Hillman-Minx	„ 18/1953
....Lloyd LP 400 S	„ 2/1955
....Lloyd LT 500	„ 9/1954
....Lloyd LP 600	„ 26/1955
....Mercedes-Benz Typ 180	„ 24/1953
....Mercedes-Benz Typ 180 D	„ 6/1954
....Mercedes-Benz Typ 220	„ 19/1954
....Mercedes-Benz 300 B	„ 13/1954
....Mercedes-Benz Typ 300 SL	„ 21/1955
....Messerschmitt-Kabinenroller	„ 15/1954
....Messerschmitt-Kabinenroller KR 200	„ 22/1955
....Morris-Minor	„ 17/1953
....Motocoupé BMW-Isetta	„ 19/1955
....Oldsmobile 98	„ 13/1955
....Opel-Olympia Rekord 1954	„ 9/1953
....Opel-Olympia Rekord 1955	„ 25/1954
....Opel-Olympia Rekord 1956	„ 25/1955
....Opel Kapitän 1954	„ 2/1954
....Opel Kapitän 55	„ 3/1955
....Opel Kapitän 1956	„ 23/1955
....Peugeot 203	„ 1/1953
....Renault-Frégate	„ 7/1954
....Renault 4 CV	„ 17/1955
....Simca-Aronde 1955	„ 26/1954
....Studebaker-Champion	„ 11/1954
....Taunus 15 M	„ 9/1955
....Tempo-Wiking	„ 8/1955
....Vedette Versailles	„ 18/1955
....VW-Achtsitzer	„ 23/1953

Heftpreis: Bis 30. 6. 1955 erschienene Hefte DM 0.60 - neuere Hefte DM 1.20 zuzügl. Porto DM 0.10 pro Heft.

MOTOR-REVUE

....Pegaso 2,5 Liter	Heft 6/1953
....Bentley 4,5 Liter	„ 8/1953
....Studebaker „Commander"	„ 9/1954
....Lancia Aurelia Gran Turismo	„ 10/1954
....Alfa Romeo Super Sprint	„ 11/1954
....Fiat 600	„ 13/1955
....Ford Thunderbird	„ 14/1955

MOTOR-REVUE Heftpreis 5.— DM + 50 Dpf. Porto.

Wir empfehlen ferner:

1. **Plastik-Einbanddecken mit Goldprägung und Inhaltsverzeichnis für die Jahrgänge 1948 — 1954 zum Preis von je DM 3.80 + 50 Dpf. Porto.**
2. **Kunstledersammelmappen mit Klemmrücken - ohne Jahreszahl - ausreichend für 26 Hefte, Preis DM 7.80 + 70 Dpf. Porto.**

Bitte diese Anzeige als Bestellzettel verwenden und ankreuzen (×). (Wenn Sie Ihr Heft nicht zerschneiden wollen, bestellen Sie bitte auf Postkarte oder Brief.)

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., STUTTGART, Postfach 1042.
Unterzeichneter bestellt hiermit die oben angekreuzten Testhefte von „AUTO, MOTOR und SPORT" bzw. „MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR"

Ferner die fehlenden Ausgaben Nr. .....

..... Stück Plastik-Einbanddecke(n) mit Goldprägung und Inhaltsverzeichnis für Jahrgang ..... zum Preise von DM 3.80 + 50 Dpf. Porto.

..... Stück Kunstleder-Sammelmappe(n) mit Klemmrücken zum Preis von DM 7.80 + 70 Dpf. Porto.

Der Gesamtbetrag wurde am ..... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 161 37 überwiesen - soll durch Nachnahme erhoben werden - liegt in bar - in Scheck - bei. Nichtzutreffendes ist gestrichen. (Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift ausfüllen.)

Name ..... Vorname .....

Ort .....

Straße ..... Nr.

Datum ..... Unterschrift .....

Sicherheit

Es ist erstaunlich, daß trotz der hohen Unfallzahlen für die Sicherheit des kraftfahrenden Menschen von der Automobilindustrie so gut wie nichts getan wird, wenn man von den Verbesserungen der Bremsanlagen absieht. Wahrscheinlich wird es auch in nächster Zeit in dieser Beziehung nichts Umwälzendes geben, solange eben diese Industrie nicht von der maßgebenden Behörde gezwungen wird, ihren Fahrzeugen mehr innere Sicherheit zu geben. Nachdem die technische Entwicklung von Motor und Karosserie zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, wäre es an der Zeit, einige Verbesserungen, die den Autoinsassen besser schützen, in die Wirklichkeit umzusetzen. So wäre mindestens ein dick gepolstertes Armaturenbrett zu verlangen. Anschnallgurte müßten wenigstens für den Nebensitzer serienmäßig angebracht sein. Dies wäre wichtiger als zwei, drei und mehr Ascher. Dann ist die Art der Türöffnung seit den Anfängen des Automobilbaues die gleiche und trägt dem gesteigerten Verkehr in keiner Weise Rechnung. Es dürfte einer findigen Karosseriebauindustrie keine allzugroßen Schwierigkeiten machen, endlich Schiebetüren an den Wagen anzubringen, wie sie bereits bei einigen Lastwagen zu sehen sind. Sehr viel wird heute für die äußere Verzierung der Fahrzeuge getan. Ein minimales Auffahren eines Wagens auf einen anderen ruft aber schon erhebliche Beschädigungen hervor. Die Stoßstangen sind eben auch nur etwas größere Zierleisten! An deren Stelle müßten Vorrichtungen für eine wirkungsvolle Schadensverhütung treten in Form von gefederten Puffern, wie sie etwa die Eisenbahn verwendet. Das ästhetische Aussehen hat in diesem Fall unbedingt der Zweckmäßigkeit zu weichen. Durch die Mehrbelastung käme eine solche Vorrichtung vorerst nur für starke und mittlere Fahrzeuge in Betracht. Aber gerade diese bedürfen einer wirkungsvollen Schutzvorrichtung am meisten.

Dann noch ein Wort an die Straßenbaubehörden: Wann endlich fallen die für die Kraftfahrt so gefährlichen Begrenzungssteine der Straßen endlich weg? Wieviele Unfälle wären nicht so verheerend oder gar tödlich verlaufen, wenn diese Steine nicht vorhanden gewesen wären! Sie haben allenfalls in bergigem Gelände noch eine Berechtigung, nicht aber in der Ebene. Es wäre mal sehr aufschlußreich festzustellen, wieviel Unfälle durch die Begrenzungssteine der Straßen verschlimmert oder tödlich verlaufen sind. Wo das Ausweichen in einer kritischen Situation noch gut möglich wäre, wird dies bei Vorhandensein der Steine geradezu zur Katastrophe.

Dr. W. Lutz, Zahnarzt in Winnenden

Polizeikontrolle auf der Autobahn

Am 19. 10. 55 fuhr ich mit meinem Lastzug auf der Autobahn von Nürnberg kommend Richtung München. Am Fuße des Gredinger Berges wurde ich von einem Beamten der Landpolizei Eichstätt (Unfalltrupp) an einem Parkplatz gestoppt. Zeit: 16.55 Uhr. Vor mir wurde eben ein Lkw aus München abkassiert. Der Beamte kam mit dem Notizbuch und dem Gebührenblock in der Hand auf mich zu (er wußte wohl schon, daß ich 2 DM zahlen muß) und verlangte die Fahrzeugpapiere. Er besah sich das Arbeitszeitkontrollbuch, sagte dann zu mir, daß ich nun fast 9 Stunden ununterbrochen am Steuer sitze (ich war seit 8 Uhr unterwegs). Ich verwies den Beamten auf das Schaublatt, wo ja alle Fahr- und Haltezeiten eingezeichnet sind. Er hatte am Schaublatt kein Interesse, sondern stellte mir eine Quittung über 2 DM aus, weil ich die Pause nicht eingetragen habe. (Bisher setzte ich bei Beginn der Fahrt die Abfahrtszeit ein, die Pausen und Arbeitszeit am Ende der Fahrt nach dem Schaublatt.) Nun besah er sich die Schlußbeleuchtung und beanstandete das dritte große Schlußlicht. Zu der nun folgenden Debatte über den Wert des Schlußlichtes kam der Kollege, der den Fahrer des vor mir stehenden Lastwagens aus dem gleichen Anlaß abkassierte, zu uns und sagte: „Fünfe is!" (bei uns heißt das: Feierabend!), worauf mir der Beamte, auf eine weitere Kontrolle (Kfz.-Papiere, Ladepapiere, Scheinwerfer, Abblendlicht usw.) verzichtend, die Papiere übergab, sich mit seinem Kollegen in den VW setzte und wegfuhr.

Nun die Warnung. Zwischen Allersberg und Greding ist mehrfach wegen Brückenbau eine Autobahnseite gesperrt und nur eine Seite mit Gegenverkehr befahrbar. Teilweise ist dabei Überholverbot, teilweise kann man mit der nötigen Vorsicht überholen. Jetzt kommt der Clou! An einer Stelle ist Überholverbot, und zwar an einer leichten Steigung geradeaus, Sicht etwa 1000 Meter. Am Gipfelpunkt stehen nun zwei Beamte der bayerischen Landpolizei, beobachten mit Ferngläsern die Strecke und halten jeden Fahrer an, der trotz des Überholverbotes ein Fahrzeug überholte. Die Fahrer müssen nun trotz Halteverbot auf der rechten Fahrbahnseite anhalten. Die Überholverbotsschilder sind wohl der Kassenschlager der zuständigen Landpolizeiposten, es gibt nämlich auch Stellen an stärkeren Steigungen und Kurven mit geringerer Sichtweite, an denen man überholen kann, aber diese gehören wohl zu einsichtsvolleren Polizeiposten. Nach meinen Beobachtungen finden diese Kontrollen nur unter Tags bei schönem Wetter statt. Nachts, wo so viele Fahrer nicht oder erst nach mehrmaliger „Einladung" abblenden, wo die Hälfte der Nebellampenbesitzer diese bei jedem Wetter brennen lassen, teilweise sogar mit Fernlicht oder, wo bei etwa 40 % der Kraftfahrzeuge die Scheinwerfer überallhin leuchten, nur nicht auf die Fahrbahn, da sieht man keinen Polizeibeamten. Dasselbe gilt auch für die Bundesstraßen, wo die Radfahrer mit der größten Gemütsruhe ohne Schlußlicht oder überhaupt ohne Licht zu zweit oder sogar zu dritt nebeneinander fahren. Bei einem etwaigen Unfall aber ist nach der Rechtsprechung unserer Allround-Richter der Kraftfahrer immer mitschuldig.

Wolfgang Bastians in München-Allach

Autobahnen

In Heft 24 bringen Sie ein Bild der berüchtigten Wiedbachtalbrücke. In der Unterschrift heißt es: „Während heute nur noch Autobahnstrecken mit kurzem Gefälle und höchstens 4% Neigung gebaut werden . . ." Du ahnungsloser Engel! Sieh dir doch bitte mal den im Bau befindlichen Zubringer Düsseldorf—Wuppertal an: 5 Kilometer Steigung, das Gefälle nach Wuppertal offenbar über 4%, das Ganze ausgerechnet über die einzige und höchste Erhebung am Wasserturm vorbei, und dann noch einbahnig! Hier entsteht völlig sinnlos eine Gefahrenquelle erster Ordnung! Die Abfahrt am Kellertor ist natürlich nur in Form eines halben Kleeblatts ausgebaut. Das halbe Kleeblatt hat bekanntlich den Nachteil, daß bei der Abfahrt die Linksabbieger den Gegenverkehr kreuzen müssen (im Gegensatz zum ganzen Kleeblatt). Die Auswirkungen sieht man am besten in den Hauptverkehrsstunden in Düsseldorf-Nord, wo die Stauung bis auf die Autobahn hinaufreicht. Warum baut man noch solche Gefahrenquellen?

Dr. Werner Lange in Düsseldorf

Straßenschweine

Was mir in den Leserzuschriften wenig gefällt, sind die munteren Anpöbeleien der Leser unter sich. Derartige Rencontres auf der Straße, um die es sich ja meist handelt, sind doch vom Redaktionstisch aus nur schwer kontrollierbar. Ich warte tagtäglich darauf, daß eine der Schlafhauben, die auf der Autobahn stur links bleiben und die ich dann halt mit allen eben noch erlaubten rauhen Mitteln auf die Seite drücken muß, daß also einer dieser Zeitgenossen mich mit Namens- und Kennzeichennennung in unserem geliebten Blättle diffamiert. Das sind übrigens witzigerweise nie die Porsches, nicht einmal die Kapitäne und BMWs, sondern mit Vorliebe die 180er und Rekord. Günther Ludewig in Stuttgart W

Irgendwo hat Leser Ludewig völlig recht. Aber wir können ihn beruhigen: In den meisten Fällen bitten wir den Fahrer oder den Halter des Fahrzeugs, um das es sich dabei handelte, um Stellungnahme bis zu einem bestimmten Termin. Wir erhielten bisher nicht in einem einzigen Fall eine Antwort! Woraus man ersehen mag, daß die so wenig schmeichelhaft Titulierten sich durchaus nicht so sehr zu Unrecht angegriffen fühlten. Redaktion

Dieser Schweizer VW

fuhr neulich längere Zeit vor uns her. Er hat, wie Sie sehen, ein großes Rückfenster. Es geht also doch! Wenn man einen Fachmann danach befragt, bekommt man meistens Antworten in dem Sinne, daß die Stabilität darunter leiden würde. Und dargestellt wird es dann so, daß man meinen könnte, der gute VW bräche dann glatt zusammen. Dieser hier fuhr sogar mit ganz geöffnetem Schiebedach, er war keineswegs mehr neu und zeigte doch nicht die geringsten Verfallserscheinungen. Mich jedenfalls stört das kümmerliche Bullauge hinten am VW schon lange. Wann wird das Volkswagenwerk da endlich etwas tun? Oder sollte vielleicht deshalb beim neuen VW das Schiebedach kürzer ausgefallen sein, um irgendwann einmal zwischendurch als neue Überraschung ein großes Rückfenster zu bringen? Charlotte Vogt in Celle

Dieser Schweizer war nicht der erste, der seinem VW in eigener Regie ein großes Rückfenster gab. In Heft 19/1954 war beispielsweise der eines Ingolstädter Lesers abgebildet. Redaktion

R 553 — 494

Wir, d. h. meine Freundin und ich, standen am Samstag, 29. Oktober 1955, an der Ampel am Wiener Platz und warteten auf grün. Kurz vor dem Umschalten der Ampel schiebt sich links ein Fiat 500 C Kombi in die Lücke zwischen einen Lkw und unseren Kapitän. Wie die Ampel grün zeigt, will ich langsam anfahren. Da höre ich ein kratzendes Geräusch und sehe den Fiat davonbrausen. Ich bin 22 Jahre und fahre keinesfalls zu zahm, aber ich fahre, wenn ich nicht weiß, ob es klappt, nie scharf an. Nach diesem kratzenden Geräusch an meinem Wagen machte ich mich natürlich auf die Verfolgung, die sich sehr schwierig erwies. An der nächsten Ampel hatte sich der Fiat wieder irgendwo zwischengeschoben. Kurz vor der Berliner Straße habe ich ihn überholen können. Als ich ihm winkte, er möge halten, macht mir der höchstens 28jährige Fahrer eine nicht mißzuverstehende Bewegung mit dem Finger zum Kopf und überholt mich rechts.

Die Jagd zog sich bis auf die Autobahn Köln—Hidheim, wo ich wegen Benzinmangel aufgeben mußte.

Die Nummer: R 553 — 494. Der Eigentümer: Hans Gries, Köln-Braunsfeld, Burtscheider Straße 1 a. Hubert Esser in Köln

Lichtzauber

Zu Ihrer Glosse „Lichtzauber" in Heft 22 möchte ich folgendes anregen: Erfahrungsgemäß sind bei mindestens 30 Prozent aller Kraftfahrzeuge die Abblendscheinwerfer zu hoch eingestellt. Die Halter dieser verkehrswidrigen Fahrzeuge wissen oft gar nichts von dieser ungeheuer großen Unfallgefahrenquelle. Die meisten Scheinwerfer besitzen aber in ihrem Chromrand zwei Schrauben. Durch Betätigen der einen kann der Scheinwerferkegel vertikal und durch Drehen der anderen horizontal verstellt werden.

Könnten nun nicht nächtliche Polizeistreifen beispielsweise an den großen Ausfallstraßen großer Städte mit Schraubenziehern ausgestattet werden, die den Fehler an den betreffenden Fahrzeugen sofort beheben und damit eine Unfallprophylaxe betreiben. Fahrzeuge, die durch zu hoch eingestellte Scheinwerfer häßliche Blendwirkung hervorrufen, können auch vom Fußgänger auf große Entfernung ausgemacht werden. Wenn Ermahnungen und Verwarnungen nichts fruchten, dann sollte die Polizei nach Zustimmung des Fahrers den Fehler selbst beseitigen oder den Fahrer mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung wegen Übertretung des § 50 Abs. 5 StVZO bedenken. Ulrich Nieberding, cand. rer. pol. in Frankfurt a. M.

WENN IHR MOTOR...

... mit einem Kraftstoff- oder Nebenstrom-Ölfilter ausgerüstet ist, sollten Sie beim Filterwechsel stets die passende, feinstfilternde KNECHT-MicrOnic-Patrone einsetzen. Weshalb? Weil KNECHT-MicrOnic-Patronen selbst noch Schmutzteilchen von der Größenordnung eines My (= 1/1000 mm) aus dem Kraftstoff oder Schmieröl ausscheiden. Weil sie die größtmögliche Filteroberfläche innerhalb des im Filtergehäuse gegebenen Raumes besitzen und weil sie hohe Standzeit mit optimaler Schmutzkapazität verbinden und in hohem Maße hitze-, kälte-, säure-, wasser- und formbeständig sind. Deshalb sollten Sie bei jedem Filterwechsel die hochwirksame KNECHT-MicrOnic-Patrone verlangen – das hält den Motor jung!

KNECHT GEFILTERT – RECHT GETAN!

KNECHT

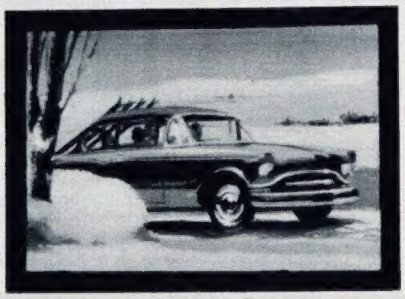
das bekannte Filterwerk in Stuttgart-Bad Cannstatt

Ist das nicht herrlich:

auf zwei Brettern durch eine weiße, verzauberte Welt zu gleiten? Es ist natürlich möglich, daß gerade Sie vom Skilaufen nichts halten, dann haben Sie aber sicher ein anderes Hobby, denn ein Steckenpferd hat fast jeder.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.
Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen – auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.



Fulda

1/56/4

G U M M I W E R K E F U L D A K G a A – F U L D A

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO
MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

7. JANUAR 1956
33. JAHRGANG
1

Briefe an die Redaktion . S. 2
Zwischen den Jahren . . S. 8
Ganz kurz . . . . . S. 8
Aus eigener Kraft . . . S. 9
Wie liest man eine technische Zeichnung? . . . S. 10
Unser Test: Mercedes-Benz Typ 220 . . . . . S. 12
Vier Raritäten . . . . . S. 15
Das Großstadt-Verkehrs-Dilemma . . . . . S. 16
Europäische Metropolen: 6. Lissabon . . . . . S. 20
Die großen Skiberge am Arlberg . . . . . S. 22
Bolle (Des Spieles zweiter Teil) . . . . . S. 25
Münchhausen fährt Auto: Drei neue Abenteuer des berühmten Lügenmeisters S. 26
Nur ein paar Millionen? S. 28
Amerika rückt näher . . S. 30
Runde um Runde . . . . S. 31
Steuer, Recht, Versicherung S. 32
Wiedbachtalbrücke . . . S. 33
Die letzte Seite . . . . S. 36

Mitten drin im Winter

Im tiefen Winter hat meterhoher Pulverschnee das niedliche, kleine Stuben am Arlberg überschüttet. So scheint es in seiner Ruhe und Einsamkeit in stillem Winterschlaf zu liegen. Und beim Anblick dieser kleinen Häuschen denkt man unwillkürlich an das Bilderbuch aus der Kindheit, in dem etwas vom Koch stand, der für seine kleinen Freunde Pfefferkuchen mit Zuckerguß überzog. (Hierzu unser Aufsatz: „Die großen Skiberge am Arlberg", S. 22)
Foto: Truöl

Zwischen den Jahren

Solange er gesund ist, denkt ein normal veranlagter Zeitgenosse nicht an Bandscheiben und Nebennierenrinde. Und solange unser Motor brav sein Lied vor sich hinsummt, kommt unsereiner nicht auf den Gedanken, er könnte plötzlich, meilenweit von der nächsten Ortschaft und Tankstelle entfernt, seinen Dienst aufgeben. Der Teufel aber, der bekanntlich ein Eichhörnchen ist, kann seine Hand immer im Spiel haben. Sein kleiner Finger genügt schon: ein bißchen Schmutz vor der Hauptdüse, ein defekter Kondensator (wer weiß schon, daß er so ein Ding überhaupt durch die Gegend fährt?) oder nur eine falsch anzeigende Benzinuhr — der Motor setzt aus, röchelt noch ein paarmal, bleibt stehen, und wir mit ihm. Mitten in der Landschaft oder am Rande der Autobahn. Und eben haben wir noch ein Schild passiert: Nächste Tankstelle 24 km . . .

Da steht man nun hilflos und einsam und verloren im Gelände. Der Wind pfeift eisig über die Höhen und treibt den Regen quer vor sich her. Ab und an kommt ein Wagen, der Fahrer schaut, fährt vorbei. Man steigt aus, schlägt den Mantelkragen hoch, entschlossen, dem nächsten zu winken. Und man winkt: einem, sieben, zwölfen . . . keiner hält an. Alle haben es so furchtbar eilig, zu ihren Geschäften und Verabredungen zu kommen, sie sind alle so schön in Fahrt, und warum ich, so werden sie denken, — der nächste, der wird schon halten. Und während man trotz der offenkundigen Sinnlosigkeit weiter winkt, wandern Gedanken durch den Kopf: man müßte einen auseinandergenommenen Vergaser auch selbst wieder zusammensetzen können. Oder man müßte immer so einen 5 Literkanister bei sich haben, gefüllt natürlich. Überhaupt müßten die Leute alle viel netter miteinander sein. Da fahren sie nun ihre roten Punkte „Friede auf der Straße" auf der Windschutzscheibe spazieren, aber wenn man um friedliche Hilfe winkt, kennen sie nur die Straße und sonst nichts. Hilfe? Daß ich nicht lache! Liegt es am Auto, an der Geschwindigkeit? Kippt einer, dem schlecht geworden ist, auf dem Bürgersteig um, dann ist er im Nu von Passanten umringt, die gute Ratschläge verteilen, ihm aufhelfen und unter die Arme greifen. Verhärtet das Auto, unsere Hülle aus Stahl, die Herzen? Der Mann in der großen Limousine, der da eben so ostentativ zur Seite blickte, als er das Winken bemerkte: wird er nicht höflich und bereitwillig Auskunft erteilen, wenn man ihn als Fußgänger nach dem Weg fragt, oder sich liebenswürdig entschuldigen, wenn er uns im Lift unabsichtlich stößt? Sicher sind seine Gefühlsreaktionen die normal-menschlichen. Erst, wenn er in seinem Wagen sitzt, trennt ihn ein eiserner Vorhang von den Mitmenschen, ein Stahlband, das ihn von allen andern abkapselt. Wird das Auto zum Panzer, der sein Herz umgibt?

Zusammengehörigkeitsgefühl der Kraftfahrer? Das ist purer Unsinn. Es gibt auch kein Zusammengehörigkeitsgefühl der Handlungsreisenden, Kunstmaler oder Sportjournalisten. Aber was es geben sollte, ist die natürliche Hilfsbereitschaft dem anderen Menschen gegenüber, das selbstverständliche Gefühl, dem andern beizustehen, wenn er offenbar in einer Notlage ist, zumal, wenn Helfen so leicht ist. Überlegen vorbeizufahren, wenn da einer winkt, ist nichts weiter Böses. Aber es entspringt jener Trägheit des Herzens, die für das meiste Übel dieser Welt verantwortlich ist.

— Gedanken beim nutzlosen Winken. Aber da, die große Limousine hält, ein dunkelhäutiger, breitschultriger Riese steigt elastisch heraus, ein paar Worte, er öffnet den Kofferdeckel, schwenkt seinen 20 Literkanister, kippt ihn eigenhändig in den leeren Tank, murmelt etwas wie „So she will move again" und wartet gespannt, bis der Motor wieder anspringt. Wischt den Dank mit einer Handbewegung weg und fährt weiter.

Wollen wir uns doch nicht beschämen lassen, Freunde! Wenn unsere Vorstellungskraft an der eigenen Kühleratrappe endet, sind wir selbst zur Maschine geworden. Aber alles Denken, Hasten, Fahren und Leben hat nur einen Sinn, wenn wir Menschen bleiben. H. U. W.

Ganz kurz

NSU-Kleinwagen spätestens 1957!

NSU wird bis Ende dieses Jahres, spätestens aber im nächsten, einen sensationellen Kleinwagen bringen. Es wird ein Viersitzer mit vier Rädern, Motor über 25 PS und Fahrleistungen, die mindestens denen des Volkswagens entsprechen. Offenbar will man jedoch nicht gegen diesen als vielmehr gegen die Rollermobile konkurrieren, wobei man hofft, daß der Preis unter 3000 DM bleiben kann.

Demnächst neue italienische Modelle

Römische Tageszeitungen berichten, daß alle Autofabriken Italiens zu den Ausstellungen in Genf und Turin neue Modelle vorbereiten. An die Stelle der Fiat 1400 und 1900 sollen die Typen 1300 und 1600 treten, während vom 600 ein zusätzlicher Sechssitzer „Pullmanina" erscheint. Lancia würde einen Appia 1300 bringen, Alfa Romeo ein neues 2 Liter-Sportmodell sowie wieder einen großen, repräsentativen „Ministerwagen". Nachdem sich die Isetta in Italien bei weitem nicht so gut einführte wie in Deutschland, wollen es die Iso-Werke jetzt mit einem Kleinstwagen versuchen. Ferner rechnet man damit, daß der 350 ccm-Bianchi vorgestellt wird, dessen Herstellerfirma gemeinsam von Fiat und Pirelli finanziert ist.

Nicht die Neckermann KG.

hat das ehemalige Gutbrod-Werk in Calw erworben, wie wir im letzten Heft auf Grund einer falschen Information im DDD berichteten, sondern (schon vor knapp 2 Jahren) die Firma Bauknecht in Stuttgart, die dort Kühlschränke und Waschmaschinen herstellt.

Ein gebrauchter Kleinwagen,

dessen Neuwert bei 5000 DM liegt, erzielt nach 50 000 km Fahrtleistung durchschnittlich noch einen Preis von 3750 DM, während ein Mittelklassewagen des Neuwertes von 9000 DM nach gleicher Fahrtleistung nur noch etwa 3600 DM einbringt. Auf Grund dieser bei Auto-Becker in Düsseldorf, Deutschlands größtem Gebrauchtwagenhändler, gewonnenen Erfahrung ist also bei gleicher Kilometerleistung für den Kleinwagen mit einer Wertminderung von 25%, dagegen für den Mittelwagen mit einer solchen von 60% zu rechnen. Ursache: Gebrauchtwagenkäufer richten ihre Wahl überwiegend nach den Betriebskosten des Fahrzeugs.

Jubiläumszahlen

50 000 Ford-Taunus 15 M
1000 Käßbohrer-Setra-Omnibusse

Die ersten Fahrzeuge für das Bundesheer

Am Tag vor Heiligabend wurden bei der Auto Union, Werk Ingolstadt, die ersten elf für das Lehrregiment Andernach bestimmten DKW-Geländewagen verladen. Die Auslieferung der ersten Porsche- und Goliath-Geländewagen erfolgt in den nächsten Wochen. Welcher Geländewagentyp beim neuen Bundesheer vorzugsweise Verwendung finden wird, hängt davon ab, wie sich die einzelnen bei den jetzt anlaufenden Erprobungen bewähren. Es werden übrigens auch ausländische Modelle in Betracht gezogen.

300 Schützenpanzerwagen

wird Verteidigungsminister Blank zu einem Gesamtpreis von 3,2 Mill. DM in England einkaufen. Ferner hat Blank Kraftfahrzeuge verschiedener Typen im Gesamtpreis von 4,5 Mill. DM angefordert, darunter 280 PKW, 37 Omnibusse und rund 190 LKW. Weitere geplante Ausgaben sind: 15 Mill. DM für Flugzeuge, 1,5 Mill. DM für Fernmeldegeräte und 170 000 DM für Waffen und Munition.
(Neue Ruhr-Zeitung)

Auch Frankreich

will Rollermobile bauen. Nachdem die Firma Velam den Lizenzbau der Isetta aufgenommen hat, haben jetzt zwei führende Firmen der französischen Zweiradindustrie, die Soc. des Cycles Peugeot und die Firma Terrot unter dem Namen Union des Industries Motorisées de l'Est „Udime" eine Gesellschaft mit 20 Mill. ffrs. Anfangskapital ins Leben gerufen, die sich mit der Herstellung drei- und vierrädriger Mobile befassen soll. Die Gesellschaft hat bereits ein bebautes Fabrikareal in Vesoul erworben.

Horex wieder ausgelastet

Die Horex-Werke, die vor einigen Monaten infolge des rückläufigen Motorradgeschäfts zu Entlassungen gezwungen waren, haben jetzt mit 450 Arbeitern ihre Kapazitäten durch die Übernahme von Aufträgen im Aggregatbau wieder ausgelastet. Die zeitweilige Illiquidität der Firma konnte durch das Stillhalten der Gläubiger überbrückt werden. Die Produktion des Motorrollers „Rebell" wird vorerst zurückgestellt, der Bau eines Rollermobils sei nicht geplant.

Linksgehen

ist für Fußgänger auf Straßen ohne Trottoir im Großherzogtum Luxemburg seit 1. Januar gesetzlich vorgeschrieben. Zuwiderhandlungen sind strafbar.

Dipl.-Ing. Claus von Rücker,

vor dem Kriege Leiter der Motorrad-Versuchs- und Rennabteilung bei BMW und während des Krieges beim BMW-Flugmotorenbau tätig, ist nach achtjährigem Aufenthalt in Kanada und USA nach Deutschland zurückgekehrt. Seit 1951 befand er sich bei Studebaker, und zwar in den letzten Jahren als Leiter des Fahrgestellversuchs und stellvertretender Chef der gesamten Versuchsabteilung. Seit einigen Wochen hat von Rücker eine leitende technische Position bei Porsche übernommen.

Jetzt Generaldirektor

Dr. Guido Schmidt, der Außenminister der Regierung Schuschnigg, der 1938 an den Verhandlungen zum Anschluß Österreichs an Deutschland beteiligt war und deshalb 1945 wegen Hochverrats vor Gericht stand, übernahm am 1. Januar als Generaldirektor die Leitung des amerikanisch-österreichischen Gummikonzerns Semperit. (Nürnberger Nachrichten)

Bei Vauxhall

ist jetzt Gerald M. Palmer als Chefingenieur für die Personenwagenentwicklung verantwortlich. Palmer war Konstrukteur des Jowett-Javelin und zuletzt technischer Leiter der British Motors Corporation.

Osram

hat mit der amerikanischen Lampenfabrik Sylvania Electric Co. einen gegenseitigen Lizenzvertrag abgeschlossen. Mit den beiden anderen großen Lampenherstellern der USA, der General Electric Co. und der Westinghouse International Co., pflegt Osram bereits einen technischen Erfahrungsaustausch.

Diana Dors,

die „englische Marilyn Monroe", hat endlich ihre Fahrprüfung bestanden, nachdem es ihr 7 Jahre lang nicht gelungen war, die Prüfungskommission davon zu überzeugen, daß sie sich auch mit einem Auto vorschriftsmäßig und sicher „in die Kurve" legen kann. Sie ist froh darüber, daß sie ihren Jaguar jetzt selbst steuern darf. (dpa)

Axenstraße gesperrt

Ab 9. Januar ist die Axenstraße auf etwa 2 Monate für den gesamten Straßenverkehr gesperrt. Der Autoverlad auf der Gotthardlinie erfolgt nach verbilligtem Tarif, der Fahrer eines Wagens wird kostenlos befördert.

Aus eigener Kraft

DAS Volkswagenwerk hat in den Vorweihnachtstagen seine Bilanzen vorgelegt. Zwei schmale Hefte, eines für die Jahre 1951 bis 1953, das andere für 1954, enthalten die Schemata der Bilanzen und der Gewinn- und Verlustrechnungen und dazu mit dürren Worten die allernotwendigsten Erläuterungen zu den wichtigsten Posten. Wem sollte man auch etwas erläutern? Aktionäre hat das Werk nicht, ja nicht einmal einen Eigentümer. Bund und Land Niedersachsen teilen sich in die treuhänderische Verwaltung dieses ungewöhnlichsten Unternehmens der Welt, bis einmal entschieden ist, wer das herrenlose Erbe antritt. Daß diese Bilanzen jetzt, da der Bundesgerichtshof entschieden hat, daß ein Vertragsverhältnis zwischen dem Werk und den VW-Sparern unmittelbar nicht besteht, überhaupt veröffentlicht werden, geschieht auf Grund eines freiwilligen Entschlusses. Das Volkswagenwerk ist als GmbH an sich an keine Publizitätsvorschrift gebunden, doch hat die Geschäftsführung das Unternehmen immer als eine „verhinderte Aktiengesellschaft" betrachtet. Angesichts der großen allgemeinwirtschaftlichen Bedeutung des Werkes, dessen Jahresumsatz schon 1954 die Milliardengrenze hinter sich ließ, ist die Offenlegung von Geschäftsergebnis und Status aber nicht nur begrüßenswert, sondern auch zweckmäßig: zumal die sich in den Zahlen der Abschlüsse niederschlagende grandiose Entwicklung die Achtung vor der dahinter stehenden Leistung und das Vertrauen in ein im Inland wie im Ausland gleichermaßen bewundertes Produkt nur untermauern kann.

Wer aber über den Geschäftsgang der zurückliegenden Jahre mehr wissen möchte, als aus einem Zahlenskelett zu ersehen ist, das wie eine Momentaufnahme nur die Situation am Bilanzstichtag festhält, der muß schon den „Rechenschaftsbericht für die Belegschaft und die Außenorganisation" mit heranziehen. Es ist vielleicht ein wenig symptomatisch für das Denken auf „König Nordhoffs Insel", daß dieser Rechenschaftsbericht an den eigenen Kreis gerichtet ist. Denn wenn ein Werk Grund hätte, einen solchen Bericht etwa „seinen treuen VW-Fahrern" zu widmen, dann das Volkswagenwerk. Warum? Weil dieser Gigant, der Bankkredite nur vom Hörensagen her kennt, letztlich nur mit den unfreiwilligen Beiträgen — und wir meinen gewiß nicht die der DAF-Sparer — dieser Anhänger der Marke ernährt und großgezogen werden konnte. Das unterstreichen gerade die vorgelegten Bilanzen aufs neue.

Aber lassen wir zunächst einmal einige Zahlen Revue passieren. Die Fahrzeugproduktion und dementsprechend der Umsatz erhöhten sich von Jahr zu Jahr mit immer größeren Sprüngen:

	1951	1952	1953	1954	
Produktion	105 712	136 013	179 740	242 373	
Umsatz	478,96	658,33	818,05	1064,33	Mill. DM

Für das Jahr 1955 wird der Umsatz auf 1,35 Mrd. DM geschätzt. Trotz allen Wachstums ließen die Auftragseingänge erkennen, daß sich der Abstand von Nachfrage zu Angebot eher weitete als verringerte. Der VW ist heute wohl der einzige Großserienwagen, der am Weltmarkt mit oft mehrmonatigen Lieferfristen abzusetzen ist.

In der Bundesrepublik erhöhte sich der Anteil des Volkswagens (einschl. Achtsitzer) an den Neuzulassungen zwischen 1952 und 1954 von 37,1 auf 40,5 v. H. Er ist damit mehr als doppelt so hoch wie der Anteil des nächsten Wettbewerbers (Opel hatte 1954 mit zwei Typen einen Prozentsatz von 18,5 erreicht). Geradezu einmalig ist die Exportentwicklung gewesen, obwohl andererseits bei den beiden anderen großen deutschen Exporteuren, Opel und Ford, die den Vertriebsapparat der amerikanischen Muttergesellschaften mitbenutzen, der Ausfuhr zunächst der Aufbau einer eigenen Absatzorganisation vorausgehen mußte.

Export (einschl. Transporter)				
	1951	1952	1953	1954
	35 742	46 881	68 754	108 839
in v. H. des Gesamtabsatzes:	33,8	34,5	39,2	44,3

Auch hier dürfte das Jahr 1955 eine weitere Steigerung gebracht haben. Die Auslandsorganisation umfaßte Ende 1954 nicht weniger als 106 Generalimporteure und 2187 Vertragshändler und -werkstätten. Die Ausfuhr ging in 104 Länder. Dabei sieht das Werk am Auslandsmarkt noch außerordentliche Absatzchancen, die eine gleichmäßig hohe Beschäftigung auch dann sichern würden, wenn sich am Inlandsmarkt einmal Zeichen einer Kontraktion zeigen sollten. Es ist dieses bereits „Mit - einem - Beindraußen-stehen", das dem aus den Investionsplänen sprechenden Optimismus hinsichtlich der künftigen Marktentwicklung manches vom Spekulativen nimmt.

Um gleich bei den Investitionen zu bleiben: Seit der Währungsreform wurden in das Unternehmen bis Ende 1954 rund 258,57 Mill. DM investiert, davon allein 206,17 Mill. DM seit Anfang 1951. Für die Jahre 1955 und 1956 ist noch einmal die Ausgabe von 280 Mill. DM für neue Anlagen vorgesehen. Auf den Neubau des Transporterwerkes bei Hannover dürften davon 140 Mill. DM entfallen, der Rest ist für Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in Wolfsburg bestimmt. Alle diese Investitionen wurden ohne Aufnahme langfristigen Fremdkapitals aus Abschreibungen und Gewinnen finanziert. Allein in der Bilanz für 1954 stehen beim Anlagevermögen Zugängen in Höhe von 87 Mill. DM Abschreibungen von 65,97 Mill. DM gegenüber. Das gesamte Anlagevermögen stand am 31. Dezember 1954 mit 185,12 Mill. DM zu Buch. In ihm sind 7 Mill. DM Beteiligungen an den vier Tochtergesellschaften — darunter der Volkswagen Canada Ltd., Toronto, und der Volkswagen do Brasil Ltda., Sao Paolo — enthalten. Der Realwert der Anlagen dürfte sehr viel höher liegen, da nach Kräften abgeschrieben wurde, um Steuern zu sparen.

Wenn wir sagten, daß große Teile des Gewinns wieder „untergepflügt" wurden, so können damit kaum die am Ende der Bilanzen erscheinenden Zwergbeträge dieses Namens gemeint sein. Für das Jahr 1954 beispielsweise ermittelt die Gewinn- und Verlustrechnung einen Jahresgewinn von 4,26 Mill. DM. Durch den Gewinnvortrag vom Vorjahre erhöht er sich auf 7,75 Mill. DM. Von dieser Gesamtsumme wurden 5,4 Mill. DM oder 9 v. H. des Stammkapitals von 60 Mill. DM als Dividende an den unbekannten „Eigentümer" ausgeschüttet, die jedoch vorerst dem Werk als Darlehen verbleiben. Der Rest wird wieder auf neue Rechnung vorgetragen.

Ein Jahresgewinn von 4,26 Mill. DM würde bedeuten, daß das Unternehmen an den 1954 verkauften 245 839 Fahrzeugen, also ohne Berücksichtigung der Tatsache, daß die Ersatzteile und die Industriemotoren auch nicht gerade verschenkt werden, knapp 17 DM je Stück verdient hätte. Dieses absurde Ergebnis zeigt, daß der wirkliche Gewinn in ganz anderen Größenordnungen zu suchen ist. Einen gewissen Anhalt geben in dieser Hinsicht die vom Ertrag und Vermögen gezahlten Steuern, die 1954 fast 108,7 Mill. DM in Anspruch nahmen. Setzt man sie mit 70 v. H. des steuerbaren Gewinns an, so muß dieser bei 150 Mill. DM gelegen haben. Der Verdienst des Werkes am Fahrzeug würde sich dann um 600 DM bewegt haben, wobei immer zu berücksichtigen bleibt, daß auch der steuerliche Gewinn unter Ausschöpfung aller Abschreibungs- und Vergünstigungsmöglichkeiten, weiter nach Abzug sicher immer noch erheblicher neuer Rückstellungen gefunden wurde. Diese Überlegungen geben einen kleinen Begriff von der Ertragskraft des Werkes. Sie lassen aber auch etwas von dem „Spielraum" ahnen, der nach Abschluß der großen Investitionen besteht, die ihrerseits die Rentabilität weiter verbessern sollen. Die Liquidität des Unternehmens rundet das Gesamtbild auf schöne Weise ab: Allein die Bankguthaben beliefen sich am 31. Dezember 1954 auf 148,2 Mill. DM.

Diese wenigen Zahlen — und sie sehen bei den anderen Großen unter den Automobilherstellern auch ganz hübsch aus — geben, wenn auch nur für einen Teilbereich unserer Wirtschaft, zu erkennen, welche Summen heute noch immer dem Konsumenten rundweg entzogen werden können, weil das gemeinschaftliche Interesse die Produzenten bei der Überzeugung hält, daß die Expansion am reibungslosesten über den Markt finanziert werden kann. Als diese Erkenntnis noch nicht so verbreitet war, mußte derjenige, der den Himmel stürmen wollte, das Geld dazu am Kapitalmarkt leihen, es verzinsen und amortisieren. Das veranlaßte ihn in der Regel, sich die Sache genau zu überlegen. Damals gab es einen Kapitalmarkt, weil der Konsument statt Schulden ein Sparbuch hatte. Heute werden die Mittel „über den Preis hereingeholt". Hat man sie dann glücklich, dann muß man sie vor dem Fiskus retten, indem man kräftig investiert. Aber alle können das — wie etwa das Volkswagenwerk — ohne großes Risiko nun doch nicht tun. Und deshalb hören wir gelegentlich so bemerkenswerte Warnungen wie: „Produziert euch nicht tot!"

Im VW-Werk hieß es: „Mit Preissenkungen ist nicht zu rechnen." Gewiß, dort läuft man hinter der Nachfrage noch tüchtig her, die Löhne werden kaum sinken, am Horizont erscheint die 40-Stunden-Woche, auf die man sich produktionstechnisch einstellen muß. Aber über all diesen eigenen Sorgen sollte die einzigartige Stellung des VW-Preises, auf dem sich ein Gutteil unserer Automobilpreise aufbaut, nicht vergessen werden. Er sollte nicht so niedrig sein, wie es die Marktlage gestattet, sondern wie die echte Kostensituation es erlaubt. Orthodox, oder besser gesagt, „altmodisch" finanzieren ist schließlich nicht nur keine Schande, sondern sogar sehr gesund. Und die Autokäufer haben endlich einmal ein bißchen Rücksicht verdient, nachdem sie einen Wiederaufbau ohnegleichen bezahlt haben.

Dr. Lönnecke

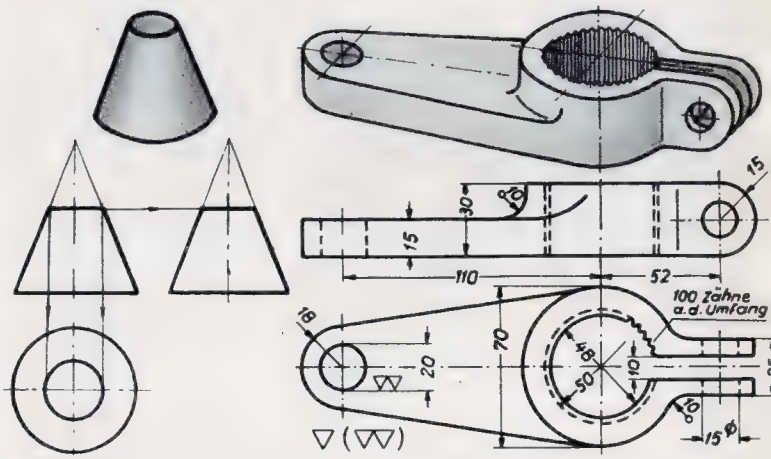
Wie liest man eine technische Zeichnung?

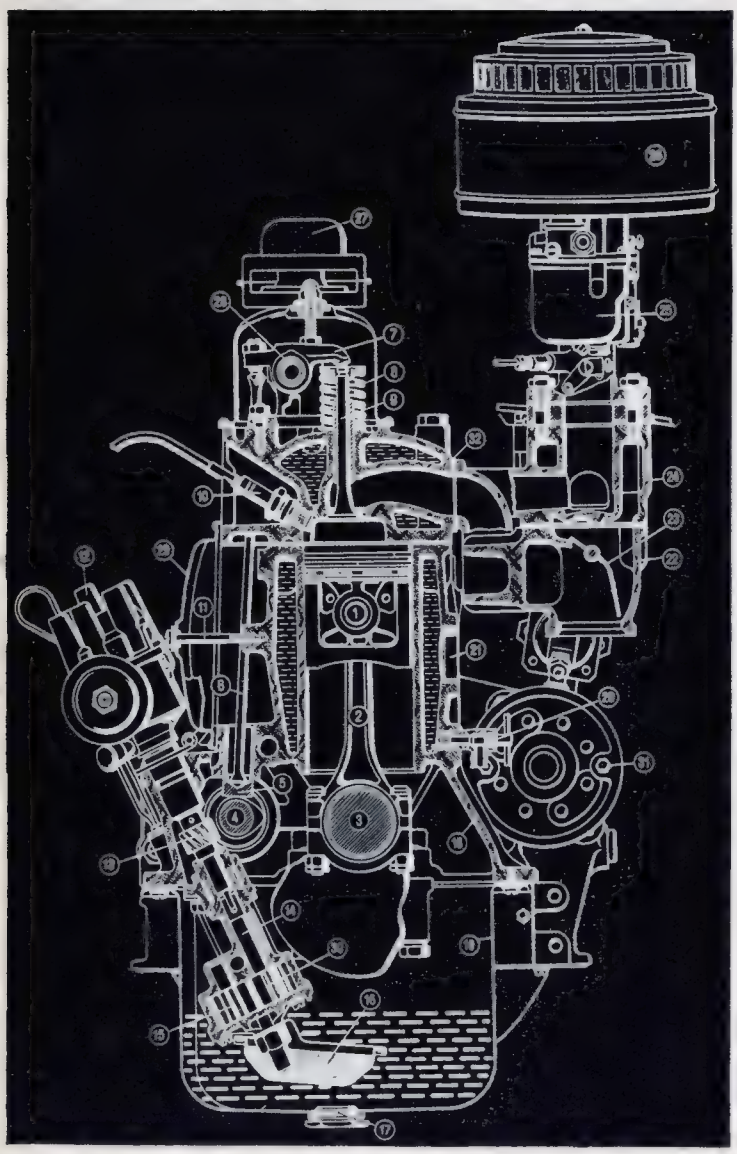
Jeder Berufsstand hat seine eigene Fachsprache, die ihm umständliche Beschreibungen erspart. Der Techniker hat dazuhin ein weiteres Verständigungsmittel: die Zeichnung, die ihm die innersten Geheimnisse einer Konstruktion offenbart, ohne daß es eines einzigen erklärenden Wortes bedürfte. Dem Laien freilich sagt das Liniengewirr nicht viel, und es mag deshalb vermessen erscheinen, wenn eine Publikums-Fachzeitschrift des öfteren solche Zeichnungen veröffentlicht, und zwar im guten Glauben, daß auch Nichttechniker aus ihr Nutzen zu ziehen vermögen. Da aber jede technische Zeichnung strengen Richtlinien unterworfen ist, nämlich der DIN-Norm, muß man nur die Grundgesetze über das technische Zeichnen wissen, um die Geheimnisse einer solchen Darstellung selbst zu erkennen.

Der moderne Mensch könnte auf den Gedanken kommen, einen Gegenstand photographisch völlig naturgetreu darzustellen und damit die Zeichnung zu ersetzen. Diese Möglichkeit muß jedoch ausscheiden, denn der Photographie haften einige Mängel an: Sie vermag nur das zu zeigen, was als Gegenstand schon vorhanden ist, nicht aber das, was noch gedankliche Vision ist. Schließlich „verzeichnet" sie aus optischen Gesetzen heraus. Der Techniker aber wünscht nicht nur eine bildliche Darstellung des Inneren einer Konstruktion, noch bevor sie in die Wirklichkeit umgesetzt ist, sondern er möchte aus der Darstellung beliebige Größen mit dem Maßstab herausgreifen können. Aus letzterem Grunde konnte auch die perspektivische Zeichnung, die Stammutter der eigentlichen technischen Zeichnung, den Ansprüchen des Technikers nicht genügen, denn zur perspektivischen, echt wirkenden Zeichnung gehört die Verkürzung der in die Tiefe des Raumes führenden Linien.

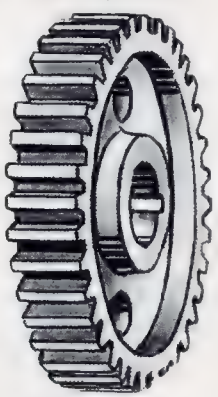
So hat der Techniker als wichtigstes Hilfsmittel die „orthogonale" Darstellung. Er sieht einen Körper nicht perspektivisch, sondern projiziert ihn auf drei, senkrecht zueinander stehende Ebenen. Ein gewöhnlicher Kegelstumpf — ein Kegel mit parallel zur Standfläche abgeschnittener Spitze — gemäß Bild 1 erscheint so im „Grundriß" (d. h. genau von oben gesehen) als zwei konzentrisch ineinander liegende Kreise, im „Seiten"- oder „Aufriß" jeweils als Trapez. Eine stehende Röhre würde im Grundriß wiederum als konzentrischer Doppelkreis, in den Seitenrissen als reines Rechteck erscheinen, wobei die „Bohrung" gestrichelt dargestellt würde. Eine Kugel erscheint in allen drei Projektionen als einfacher Kreis. Jede Projektion ist streng maßstabsgerecht, erlaubt also das Abgreifen der richtigen Maße. Diese pflegen in der Zeichnung auch angegeben zu sein, nach ihnen wiederum erfolgt die Herstellung des betreffenden Teils. Ebenso hat die Zeichnung deshalb noch andere Hinweise für die Herstellung zu tragen, so z. B. Angaben über die Feinheit der zu erzeugenden Oberflächen (durch Dreiecke angegeben, feinste Bearbeitung = 3 Dreiecke) oder über Toleranzen (zulässige Maßabweichungen, wo Teile in- oder aneinandergefügt werden müssen, z. B. Wellen und Bohrungen, Kolbenabmessungen im Zylinder etc.).

So ergibt sich zunächst das Einzelteil einer Konstruktion, die Einzelzeichnung, nach der Werkstatt bzw. bei der Serienproduktion die Abteilung „Arbeitsvorbereitung" alles weitere für die Fertigung veranlaßt. Als nächste wichtige technische Zeichnung folgt dann die sogenannte „Zusammenstellungszeichnung", bei der, wiederum streng nach den Richtlinien des projizierenden Zeichnens, alle Einzelteile in- und aneinandergefügt werden, sei es nach einzelnen Baugruppen oder gleich als Gesamtdarstellung der Konstruktion. Beispielsweise würde sich aus den Einzelzeichnungen Kolben, Dichtringe, Ölabstreifring die Baugruppe „Kolben" ergeben. Wenn in den Einzelzeichnungen alles richtig vermaßt ist, muß auch in der Baugruppe alles richtig zusammenpassen, so daß die Zusammenstellungszeichnung auch stets eine Kontrolle darstellt. Schließlich entsteht aus den einzelnen Baugruppen die Gesamtkonstruktion, also beispielsweise die Zeichnung des Motors in Quer- und Längsschnitt.





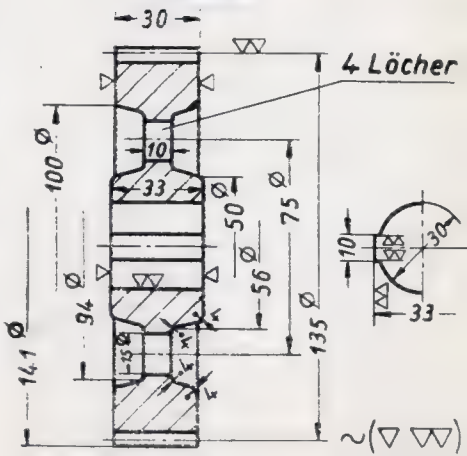
Oben links: Ein Kegelstumpf sieht bei orthogonaler Darstellung im Grundriß wie ein konzentrischer Doppelkreis, in den Seitenansichten wie ein Trapez aus.



Oben rechts: Technische Darstellung eines Klemmhebels für die Werkstatt mit der perspektivischen Ansicht dazu. Die Vermaßung muß die Form und Größe des Einzelteils genau festlegen.

Links: Querschnitt durch einen modernen Motor. Die Ziffern sind im Text erklärt. Hier handelt es sich schon um eine recht komplizierte Zusammenstellungszeichnung.

Rechts: Vermaßte Einzelzeichnung eines Stirnrades. Das Rad ist im Schnitt, rechts davon die Nabe in teilweiser Ansicht gezeichnet, um die Lage und Größe der Keilnut angeben zu können.



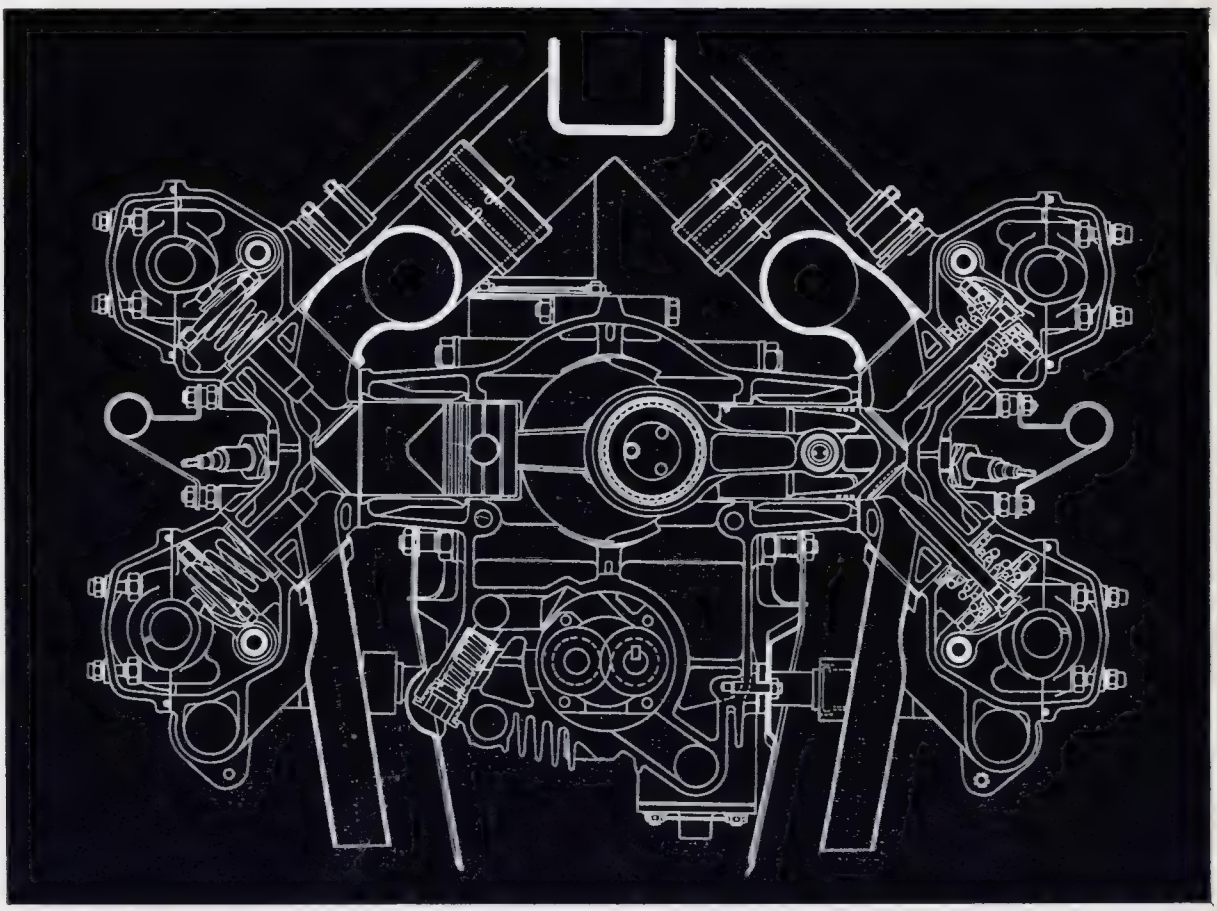
Das Schönste am Konstrukteursberuf ist die Übertragung eines Gedankens zunächst auf das Papier, das Klären auch der letzten konstruktiven Zusammenhänge und des letzten Winkels beispielsweise eines Zylinderkopfes, wobei ebenso herstellungstechnische, montagetechnische, werkstofftechnische wie natürliche funktionelle Belange zu berücksichtigen sind. Der Konstrukteur muß sich nicht umsonst durch entsprechende Werkstattpraxis vorbilden, bevor er überhaupt sein technisches Studium beginnt. Daß seine Konstruktion auch festigkeitstechnisch allen zu erwartenden Beanspruchungen gewachsen sein muß, versteht sich am Rande.

So wird die Idee zunächst in einem rohen Entwurf niedergelegt, wo die grundsätzlichen Abmessungen — z. B. Bohrung, Hub, Zylinderzahl, Art der Kühlung, Steuerung usw. — fixiert werden. Dies ist zumeist Aufgabe des Chefkonstrukteurs bzw. der leitenden Konstruktionsingenieure. Nach diesem Grundentwurf — auch hier schon in Zusammenarbeit mit der Zubehörindustrie (Kolben, Kolbenring, Kolbenbolzen, Wälzlager, Dichtungen usw. werden ja meist fertig bezogen) — werden eingehende Entwürfe der einzelnen Baugruppen angefertigt; die Konstruktion der Einzelteile schließlich wird besonderen Konstrukteuren übertragen, die in enger Fühlung zusammenarbeiten. Hier ist auch bereits enger Kontakt mit der Fertigung und dem Versuch notwendig. Der technische Zeichner endlich hat die Werkstattzeichnungen der Einzelteile anzufertigen, die (meist nach notwendig werdenden Änderungen und Verbesserungen) ihren Weg in die Fertigung nehmen. So ist leicht einzusehen, daß bis zur endgültigen Festlegung des Einzelteils Aberdutzende von Entwürfen gehören — eine Sisyphusarbeit, die man der fertigen Werkstattzeichnung niemals ansieht. Schließlich muß ein solches Einzelteil nicht nur klar vor Augen des Konstrukteurs stehen, sondern ebenso dem technischen Zeichner und dem Werkstattmann. Wer beispielsweise einen Motorblock in seiner Kompliziertheit kennt und sich vorstellt, daß dem Modellschreiner aber auch die hinterste und unbedeutendste Ecke klar und unzweideutig gezeigt werden muß, wird sich ein Bild darüber machen können. Der Konstrukteur ist schon ein Künstler.

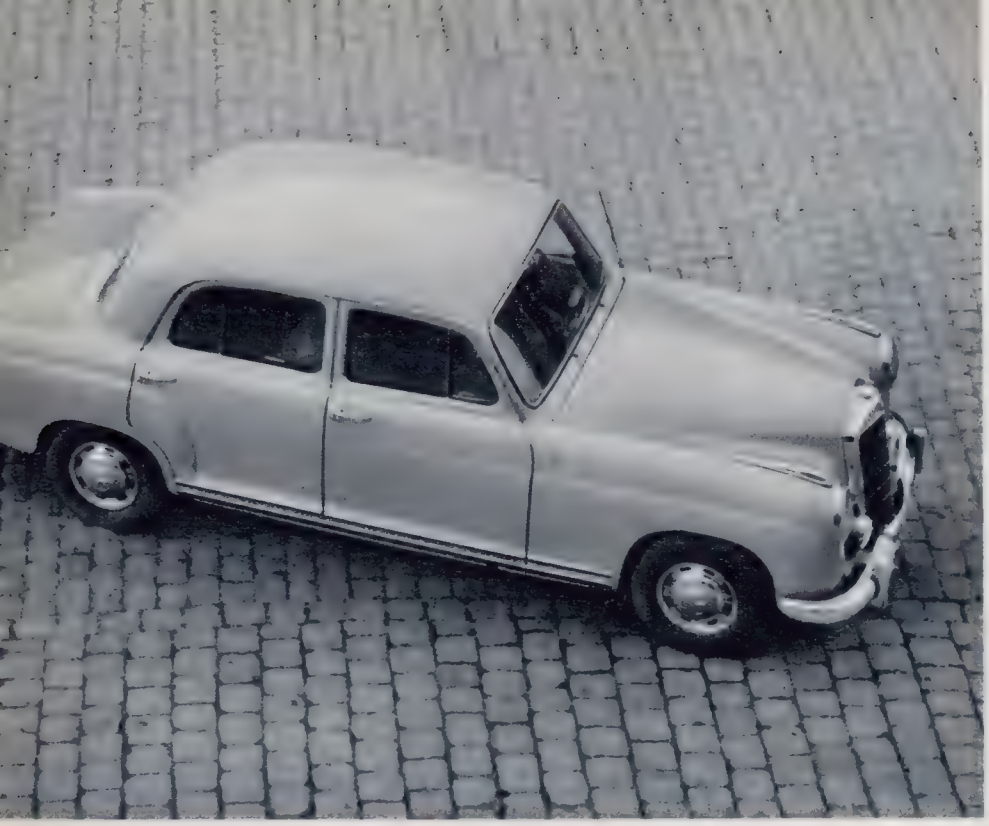
Doch zurück zur technischen Zeichnung als solcher. Als Beispiel einer schon recht komplizierten Zusammenstellungszeichnung sei ein Querschnitt durch den Opel Kapitän-Sechszylinder neuester Ausführung betrachtet. Wo Werkstoff „geschnitten" wird, wird er entweder schraffiert oder, wie im gezeigten Beispiel, durch Punktieren gekennzeichnet. Geschnitten wurde hier zunächst genau durch einen Zylinder, doch kann sich der Techniker erlauben, den Schnitt gleichzeitig auch in anderen Ebenen zu führen, wenn er besonders interessante Details von Einzelheiten bzw. Baugruppen zeigen will. So ist im Bild z. B. das Ventil oder die Ölpumpe nebst Verteiler oder gar der Vergaseranschluß keineswegs in der Schnittebene eines Zylinders gelegen und trotzdem „im Schnitt" gezeigt. So sieht man denn außer dem Kolben 1 (in Ansicht), dem Pleuel 2 (in Ansicht), der Kurbelwelle 3 (im Schnitt, deshalb schraffiert), der Nockenwelle 4 (im Schnitt), Nocken (in Ansicht), dem Ventilstößel 5 (im Schnitt), der Stößelstange 6 (Drehteile werden selten längs geschnitten, sondern normalerweise stets in Ansicht genommen), dem Kipphebel 7 (in Ansicht), der Kipphebelwelle 25 (im Schnitt), der Ventilfeder 8 (im Schnitt), dem Ventil 9 (in Ansicht) und der Zündkerze 10 (in Ansicht) auch noch die Verkleidung des Stößeltriebs 29 (im Schnitt) nebst der Befestigungsschraube 11 (in Ansicht), den Verteiler 12 (in Ansicht), das Verteiler- bzw. Ölpumpenantriebsschraubenrad 13 (in Ansicht), den Zylinderkopf 32 (im Schnitt), die Ölpumpenantriebswelle 14 nebst Pumpenrad 30 (in Ansicht), das Ölpumpennebenrad 15, das Ölansaugsieb 16 (in Ansicht), die Ölablaßschraube 17 (in Ansicht, die Dichtung im Schnitt), den Motorblock 18 (im Schnitt), die Ölwanne 19 (im Schnitt, aus Blech), den Wasserablaßhahn 20 (im Schnitt), die für die Entfernung des Kernsandes nach dem Gießen notwendige Öffnung 21 (durch einen im Schnitt gezeigten eingepreßten Deckel verschlossen), den Auspuffkrümmer 22 (im Schnitt) nebst der Vorwärmklappe 23 (im Schnitt), den Ansaugkrümmer 24 (im Schnitt), den Vergaser 25 (in Ansicht), den Ansauggeräuschdämpfer 26 (in Ansicht), den Entlüfter bzw. Einfüllstutzen 27 (in Ansicht) und den Anlasser 31 (in Ansicht). In dieser Zeichnung sind alle Einzelteile selbstverständlich im gleichen Maßstab gezeichnet, die Zeichnung selbst in wesentlich kleinerem Maßstab. Wenn man weiß, daß dieser Motor 80 mm Bohrung besitzt, dann kann man durch Umrechnen auch die Maße anderer Bauteile (angenähert wegen der Verkleinerung!) ermitteln.

Beim eingehenden Studium erschließt sich so manche Einzelheit. Übrigens ist die gezeigte Abbildung bereits keine ganz reine technische Zeichnung mehr, weist sie doch bereits „künstlerische" Verschönerungen auf, so z. B. Schattierungen (vergleiche die Wasserräume, den Ansaugkanal, die Pleuelstangen usw.); Wasser und Öl sind durch waagerechte kurze Striche gekennzeichnet. Noch immer aber ist der orthogonale Charakter der Projektion gewahrt. Aus solchen Projektionen vermag der künstlerische Mensch nun auch perspektivische Darstellungen zu entwickeln, die natürlich sehr viel demonstrativer sind, weil sie das in der reinen technischen Zeichnung auf eine einzige Ebene Projizierte räumlich und damit faßlich darstellen. Solche perspektivischen Zeichnungen, wie sie unseren Lesern recht geläufig sind, können Ansichten und Schnitte — je nach Dringlichkeit des zu Zeigenden — vermengen; sie können Unwichtiges weglassen und anderes hervorheben, sind also auch der Photographie überlegen. Sie entstehen in mühevoller Kleinarbeit aus den technischen Zeichnungen, oft aber auch unter Zuhilfenahme der fertig vorliegenden Einzelteile. Besonders beliebt sind solche perspektivischen Darstellungen dort, wo man dem im Lesen von Zeichnungen weniger Geübten die Zusammenhänge vor Augen führen will, so z. B. für Werkstattzwecke. Als Beispiel seien die Ersatzteillisten genannt.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, einen Lehrgang für technisches Zeichnen durchzuführen. Dazu braucht man nicht umsonst einige Semester. Andererseits ist das überschlägige „Lesen" solcher Zeichnungen nicht eben ein Hexenwerk. Sehr viel mehr sind jene Männer zu bewundern, die eine gedankliche Vorstellung, eine pure Idee dieserart zu Papier bringen und schließlich in Stahl und Eisen transformieren. Dieses Wunder des Materialwerdens einer Idee vollzieht sich in der Technik tagtäglich, so häufig, daß es des Wunderbaren schon fast entkleidet ist. *bk*



Dies ist ein Schnitt durch den Porsche-Cisitalia-Rennmotor. Die rechte Bildhälfte zeigt den Kolben und den Ventilantrieb im Schnitt, links jeweils in Ansicht. Vier Nokkenwellen, Wälzhebel, kegelförmige Verbrennungsräume mit Dachkolben, Rollenlagerung der Pleuel, unten die große Ölpumpe mit Überdruckventil, Einlaßventile oben, Auslaßventile unten.



Unser Test:

MERCEDES-BENZ TYP 220

IM verhältnismäßig umfangreichen Personenwagenprogramm der Daimler-Benz A.G. ist, wenn man von dem nur für einen sehr beschränkten Kundenkreis in Betracht kommenden 300 SL absieht, unserer Ansicht nach der 220 als derzeit interessantester Typ zu betrachten. Die hervorragende Leistungsfähigkeit seines Motors, eindrucksvolle Fahrwerksqualitäten und eine sehr geräumige Karosserie mit gediegener, repräsentativer Linienführung geben ihm seine besondere Note, sie kennzeichnen ihn als einen Wagen, der berechtigten Anspruch darauf erhebt, zu den Spitzenerzeugnissen der modernen Kraftfahrzeugtechnik zu gehören.

Trotz seiner Größe und Geräumigkeit kommt der 220 mit einem Motor relativ bescheidenen Inhalts aus, der dennoch genügt, überdurchschnittliche Fahrleistungen zu erzielen. Es ist ein kurzhubiger Sechszylinder mit obenliegender Nockenwelle und Doppel-Fallstromvergaser, wobei aus 2,2 Liter respektable 85 PS, also 38,6 PS/Liter, herausgeholt werden. Bei der Nennleistung beträgt die Drehzahl 4800 U/min, bei 100 km/st im direkten Gang sind es 3530 U/min, entsprechend einer Kolbengeschwindigkeit von nur 8,6 m/s. In den Gängen läßt er sich anstandslos auf 6000 U/min hochdrehen, was zur Zeit der ersten 220er selbst vom Werk am liebsten mit Stillschweigen übergangen wurde, nicht etwa, weil man sich seiner Sache nicht sicher gewesen wäre, sondern nur, weil sich damals noch die wenigsten Kunden vorzustellen vermochten, daß eine so hochtourige Maschine hinsichtlich ihrer Standfestigkeit und Lebensdauer auch für den Alltagsbetrieb im Tourenwagen sehr wohl brauchbar sein könne. Inzwischen aber hat sich der 220-Motor jahrelang rund dreißigtausendfach bewährt. Seine Hochtourigkeit gibt, wie die Erfahrung zeigt, keinerlei Grund zu Bedenken und zur Beunruhigung. Wir wüßten auf Anhieb keinen Motor eines serienmäßigen Tourenwagens, bei dem die Fabrik, wie es Mercedes tut, für eine Drehzahlfestigkeit von 6000 U/min ohne weiteres geradestehen kann. Um so bewundernswerter sind unter diesen Umständen auch Laufruhe, Weichheit und Elastizität der Maschine. Sie zeichnet sich ferner durch ihre vorbildliche Startfreudigkeit aus, danach allerdings dauert es einige Zeit, bis sie die richtige Betriebstemperatur erreicht.

Die Verbrauchskurve verläuft natürlich relativ steil, weitgehend abhängig von der Fahrweise und durchaus entsprechend den ausgezeichneten Fahrleistungen dieses immerhin recht großen und mit 1350 kg Lebendgewicht nicht gerade leichten Wagens. Im Verlaufe unserer Testfahrten, die sich über 2000 km erstreckten, verbrauchten wir im Gesamtdurchschnitt 13,8 Liter/100 km, und zwar Superkraftstoff bzw. Benzolgemisch. Bei flotter Normalfahrt kamen wir mit 12,5 Liter aus, in der Großstadt wiederum ist es unter ungünstigen Verhältnissen durchaus möglich, daß an die 20 Liter durchlaufen. Schön groß ist der Kraftstofftank: 64 Liter Inhalt, ausreichend für etwa 450 km Fahrtstrecke. Der Tankdeckel liegt unter dem rechten Hinterkotflügel unter Verschluß. Vor allem aber sind wir dankbar, daß der 220 eine während der Fahrt einschaltbare Reserve besitzt, wenn sie auch leider mit 4 bis 5 Litern recht knapp bemessen ist.

Um an den Verbrauch wie überhaupt an den ganzen Wagen einen gerechten Maßstab anzulegen, muß man sich dessen Fahrleistungen vergegenwärtigen. Noch eindrucksvoller als die — bei übrigens sehr genau anzeigendem Tachometer — zu erreichende Spitze von ehrlichen 150 km/st ist das Beschleunigungs- und Steigvermögen. Den Abzug darf man wirklich als rasant bezeichnen, wenn aus dem Stand heraus 90 km/st in 15 und 140 km/st in 45 Sekunden erreicht werden, wobei erst von da an eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit weniger zügig erfolgt. 10 Prozent-Steigungen werden im IV. Gang mühelos überwunden, 18 Prozent schafft der III. und, in der Praxis schon kaum mehr vorkommend, 30 Prozent der II. Speziell die Auslegung des II. Ganges, der allerdings etwas geräuschärmer sein dürfte, gestattet schnelles und schaltfreies Fahren auf langen Paßstraßen. Vor allem beim Überholen wird einem so recht bewußt, was in diesem Wagen steckt. Bei 70 km/st liegt die obere Grenze des II. und bei nicht weniger als 110 km/st die Grenze des III. Ganges, letzteres also noch eine Geschwindigkeit, bei der anderen durchaus vergleichbaren Autos schon langsam der Schnaufer ausgeht. Der Motor allein freilich würde den 220 nie zu derartigen Leistungen befähigen, wenn er nicht auch ein so bestens abgestuftes Getriebe besäße. Dieses ist bis zum I. Gang hinunter voll- und zwangssynchronisiert, es läßt sich angenehm und weich schalten, wenn auch im Stand das Einlegen des I. und des Rückwärtsganges nicht immer glatt vonstatten geht und sich auch zwischen den anderen Gängen das Schaltgestänge manchmal etwas zu sperren scheint. Der 220 ist von Haus aus kein Wagen für schaltfaule Fahrer, was merkwürdigerweise nicht der Tatsache widerspricht, daß seine einzelnen Gänge einen erstaunlich weiten Bereich umfassen. Auffallend ist es, was die an sich so hochtourige Maschine auch im untersten Drehzahlbereich leistet. Im III. Gang nämlich kann man noch aus Schrittempo, im IV. aus 20 km/st heraus ruckfrei beschleuni-

gen, Mindestgeschwindigkeiten also, die einer Drehzahl von 800 U/min und noch viel weniger entsprechen.

Kraftreserve und Leistung dieses Triebwerks kommen freilich erst durch die grandiose Straßen- und Kurvenlage des 220 so richtig zur Geltung. Mit ihm ist bewiesen, wenn das nebenbei bemerkt werden darf, daß sich auch bei Verwendung von 13 Zoll-Rädern tadellose Fahreigenschaften erzielen lassen, wenngleich sie erfahrungsgemäß auch hier in gewissem Umfange von dem jeweils verwendeten Reifenprofil abhängen. Der typischen Mercedes-Schule entsprechend sind alle vier Räder schraubengefedert, und zwar vorn in Verbindung mit zwei Querlenkern sowie einem Torsionsstabilisator, hinten in Verbindung mit der inzwischen berühmt gewordenen Eingelenk-Pendelachse sowie längsliegenden Schubstreben. Absolute Fahrsicherheit auch bei größter Geschwindigkeit gehört zu den markantesten Merkmalen des 220. Selbst auf sehr schlechten Straßen bleibt er eisern in seiner Spur und durchläuft exakt die ekelhaftesten Kurven, ohne daß sonderliche Lenkkorrekturen notwendig wären und ohne daß die Seitenneigung des Wagens dabei störend auffiele. Die handliche und ziemlich direkt wirkende Lenkung (3½ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) mit deutlicher Untersteuerungstendenz, paßt an sich gut zu diesem schnellen Wagen, indes erfordert sie einen recht erheblichen Kraftaufwand, was der Fahrer auf kurvenreichen Strecken, auf Paßfahrten beispielsweise, in den Armmuskeln zu spüren bekommt. Vielleicht wäre es doch vorteilhaft, der Lenkung ebenso eine Servounterstützung zu geben wie der Bremse.

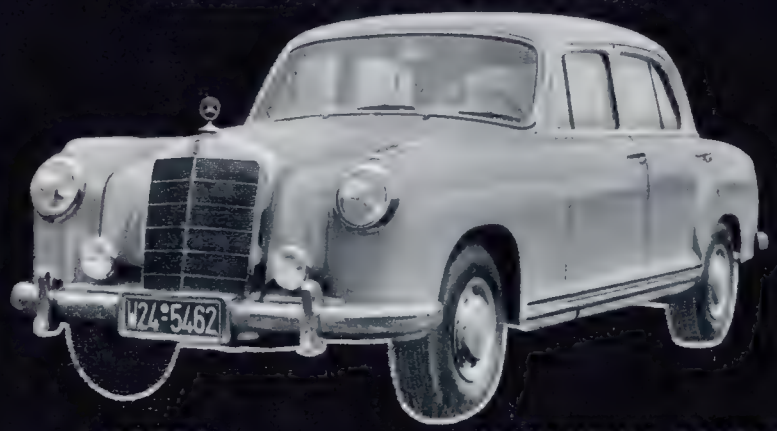
Der 220 erhielt bekanntlich seit der letzten Automobilausstellung serienmäßig den mit Unterdruck arbeitenden Ate-Hydrovac-Bremsverstärker. Dieser benützt als Kraftquelle die Differenz zwischen dem Unterdruck im Ansaugrohr und dem atmosphärischen Druck. Er verstärkt den mit Fußkraft im Hauptbremszylinder erzeugten und auf die Radbremszylinder weitergeleiteten Druck. Damit wird einerseits der erforderliche Pedaldruck fühlbar herabgesetzt und andererseits natürlich die Bremskraft verstärkt. Außer dem Ate-Bremsgerät werden im 220, ebenfalls seit der Automobilausstellung, Alfin-Leichtmetall-Bremstrommeln verwendet, die in erster Linie dazu dienen, durch bessere Kühlung dem Bremsfading vorzubeugen. Wir fanden diese Wirkung auf unseren Testfahrten ebenso bestätigt wie wir auch den verhältnismäßig geringen Bremspedaldruck, wie er jetzt nur mehr notwendig ist, als Fortschritt gegenüber vorher würdigten. Dessenungeachtet oder vielleicht gerade deshalb hatten wir jedoch noch mehr als bisher das Gefühl, daß die Bremsen als solche ruhig eine noch bessere Wirkung haben sollten, um den Fahrleistungen und -eigenschaften ebenbürtig zu sein.

Diesen Fragenkomplex abschließend muß noch festgestellt werden, daß uns der 220 im Vergleich zu anderen Wagen viel unempfindlicher gegen Seitenwind zu sein schien. Neben der an sich guten, für schnelle Fahrt jedoch nicht ganz ausreichenden Beleuchtung zählen zwei Nebelscheinwerfer zum Serienzubehör, die eben deshalb freilich in die Karosserie einbezogen werden sollten.

Damit sind wir bei der Ausstattung angelangt, die, wenn das auch widersprüchlich klingen mag, einerseits sehr reichhaltig ist, andererseits aber einige Fehlanzeigen oder Unüberlegtheiten aufweist, die schwerlich mit dem Prestige eines Mercedes 220 in Einklang zu bringen sind. Da fehlen zunächst Lichthupe, Scheibenwascher und Außenspiegel. Der Innenspiegel wird, soweit er es eben kann, seiner Aufgabe bestens gerecht, auch seine Abblendung ist eine Annehmlichkeit, die man nicht missen möchte, leider aber bleibt er erfahrungsgemäß nicht lange staub- und wasserdicht. Gut ausgelegt sind die parallellaufenden Scheibenwischer, sie weisen nur insofern einen kleinen Mangel auf, als sie bei Abschaltung nicht aus jeder Stellung von selbst in die Ruhelage zurückkehren. Andere

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES BENZ TYP 220 a



MOTOR

6 Zylinder, Bohrung × Hub 80 × 72,8 mm, Hubraum 2195 ccm, Verdichtung 1:7,6, Leistung 85 PS (92 HP) bei 4800 U/min, max. Drehmoment 16 mkg (SAE) bei 2400 U/min, hängende Ventile, obenliegende Nockenwelle (Antrieb durch Duplex-Kette), 4 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 11,3 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 6 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, Öl-Wasser-Wärmetauscher, 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 PAATJ, mechanische Benzinpumpe, 64 Liter-Tank (einschließlich 4 Liter Reserve) im Heck, Batterie 12 Volt 56 Amp.st. (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (6000 U/min) 14,6 m/s, bei 100 km/st (3530 U/min) 8,6 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,50, II. 2,32, III. 1,52, IV. 1,0, Rückwärts 3,29, Hinterachse 4,10 (9:37), Ölinhalt Getriebe 1,4 Liter, Hinterachse 2,6 Liter, Kegelrad-Ausgleichsgetriebe mit Hypoidverzahnung.

FAHRWERK

Rahmen-Boden-Anlage aus Kasten-Längs- und Querträgern sowie hiermit verschweißtem Karosserieboden, Karosserie mittragend, vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern mit Schraubenfedern und Torsionsstabilisator, hinten Eingelenk-Pendel-Schwingachse mit längsliegenden Schubstreben und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Bremsen (vorn 2 Primärbacken) mit Ate-Bremsgerät, Bremsfläche 1064 cm², Handbremse wirkt mechanisch auf Hinterräder, Reifen 6.70–13 (1,6/1,7 atü).

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2820 mm, Spur 1430/1470 mm, Bodenfreiheit 215 mm (voll belastet 162 mm), Außenmaße 4715 × 1740 × 1560 mm, Drehkreis 11 m, Eigengewicht vollgetankt 1350 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1730 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 45 km/st
II. Gang	0 bis 70 km/st
III. Gang	5 bis 110 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	150 km/st

Steigfähigkeit

I. 52%, II. 30%, III. 18%, IV. 10%

Beschleunigung

0 bis 70 km/st (I.–II. Gang)	9 sec
0 bis 90 km/st (I.–III. Gang)	15 sec
0 bis 110 km/st (I.–III. oder I.–IV. Gang)	23 sec
0 bis 130 km/st (I.–IV. Gang)	34 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	15,9 kg/PS
voll belastet	20,4 kg/PS

Verbrauch

bei 90 km/st	10 Liter/100 km
bei 120 km/st	12 Liter/100 km
bei 150 km/st	18 Liter/100 km
Normverbrauch	9,8 Liter/100 km
Testverbrauch	13,8 Liter/100 km

Wartung

(Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

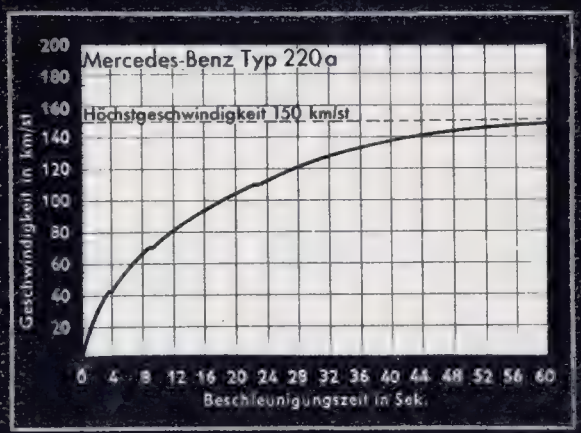
Ölwechsel und Inspektion	alle 4000 km

PREISE

Limousine viertürig	DM 12 500.—
Cabriolet A/C	DM 21 500.—

Sonderausstattung

Schiebedach	DM 600.—
Heizgebläse	DM 40.—
Autosuper „Becker-Mexico"	DM 630.—
Scheibenwasch-Anlage	DM 55.—

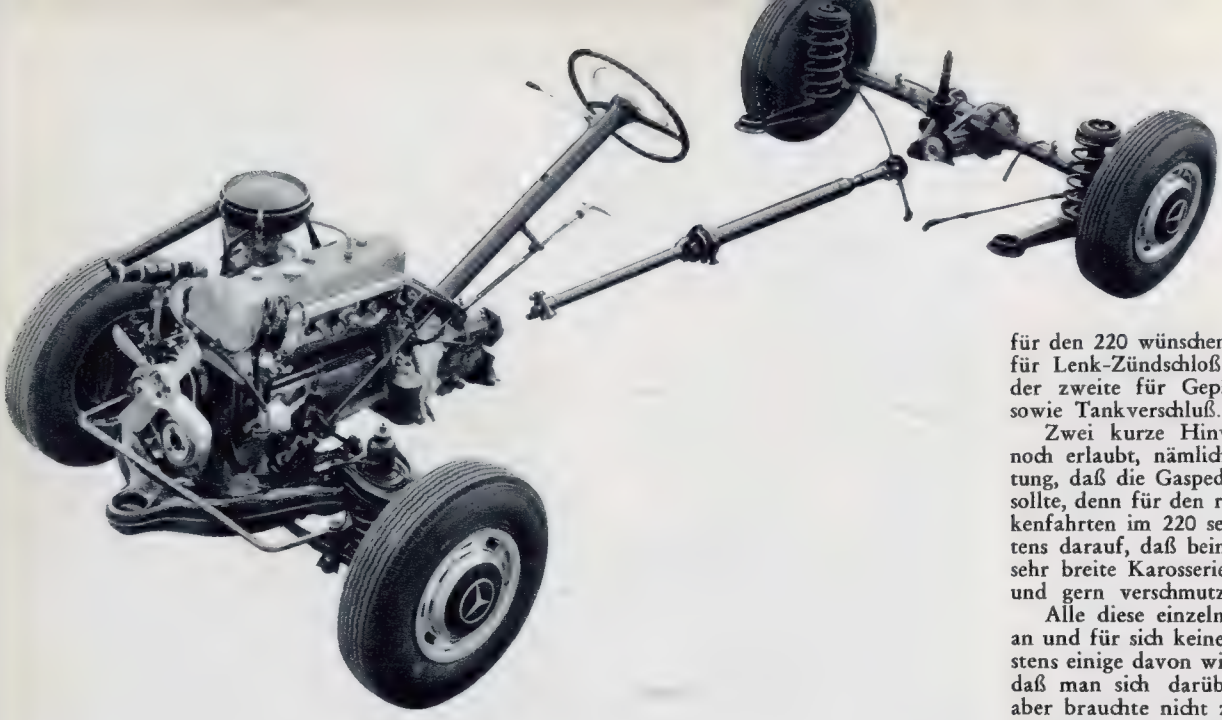


Steuer und Versicherung

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr ... DM 317.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ... DM 340.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ... DM 441.— + 5%



Autos haben heute üblicherweise Zigarrenanzünder, die man lediglich hineindrückt, sie springen dann von selbst zurück, sobald der Heizdraht glüht. Beim 220 muß man ihn noch solange festhalten, und auch insofern scheint er von recht billiger Qualität zu sein, weil er hier, wie man weiß, sehr oft schon nach kurzer Zeit nicht mehr funktioniert. Gedanken sollte sich das Werk darüber machen, wie die Vielzahl von Knöpfen am Armaturenbrett verringert oder übersichtlicher gruppiert werden könnte. Weiter wäre es wohl angebracht, daß man die Blinker automatisch abschalten ließe. Viel Sorgfalt wurde darauf verwendet, die Heizung und Lüftung so wirkungsvoll wie möglich zu machen. Insbesondere ist es ein großer Vorzug, daß man diese für links und rechts getrennt regulieren kann. Indes ist die Geschichte etwas kompliziert, und es sollte wenigstens möglich sein, daß der Fahrer jederzeit, ohne sich viel zur Seite zu beugen, alle vorhandenen Luftklappen auf- und zumachen kann, um das Eindringen von Auspuffgasen vorausfahrender Wagen zu verhindern. Gerade mit Rücksicht hierauf ist es übrigens gewiß nicht geschickt, daß die beiden Lufteinlaßöffnungen vorn ganz tief, nämlich hinter den Nebelscheinwerfern, angeordnet sind, während man heute allgemein anstrebt, diese Öffnungen so hoch wie möglich zu legen, also etwa unmittelbar vor die Windschutzscheibe.

Ein Kapitel für sich sei den Schlössern und Schlüsseln des 220 gewidmet. Es ist eigentlich unbegreiflich, daß bei diesem Wagen nicht auch die rechte Vordertür von außen auf- und zugeschlossen werden kann. Außerdem ist es für den Fahrer nahezu unmöglich, die rechte Türe von seinem Sitz aus von innen zu öffnen, weil der Hebelarm zwischen Türgriff und Türscharnier sehr kurz ist. Weiter hat bislang lediglich die Fahrertür einen Kontakt für die automatische Innenbeleuchtung. Dafür kann man die Fahrertür im Gegensatz zu den anderen wiederum nicht von innen abschließen. Außerdem sollten wenigstens die Vordertüren durch eine Arretierung offengehalten werden. Der Verschluß des Gepäckraumes ist eine ziemlich primitive Angelegenheit, außerdem liegen hier Schloß und Griffbügel zu nah beieinander. Gar nicht abschließbar ist der Handschuhkasten, der überhaupt etwas geräumiger sein dürfte, auch wenn man in Betracht zieht, daß links unter den Instrumenten noch ein kleines Fach für Wagenpapiere usw. vorhanden ist, und außerdem Türtaschen zur Verfügung stehen. Erfreulicherweise wird der 220 serienmäßig mit einem Ingenia-Lenk-Zündschloß geliefert, das nach alter Gewohnheit einen gesonderten Schlüssel hat. Grundsätzlich haben wir auch nichts dagegen, wenn man zwei verschiedene Schlüssel braucht, indes darf man von einem modernen Wagen erwarten, daß deren Verwendung möglichst zweckmäßig kombiniert wird. Die günstigste Lösung, die wir uns für den 220 wünschen, sähe so aus: ein Schlüssel für Lenk-Zündschloß sowie beide Vordertüren, der zweite für Gepäckraum, Handschuhkasten sowie Tankverschluß.

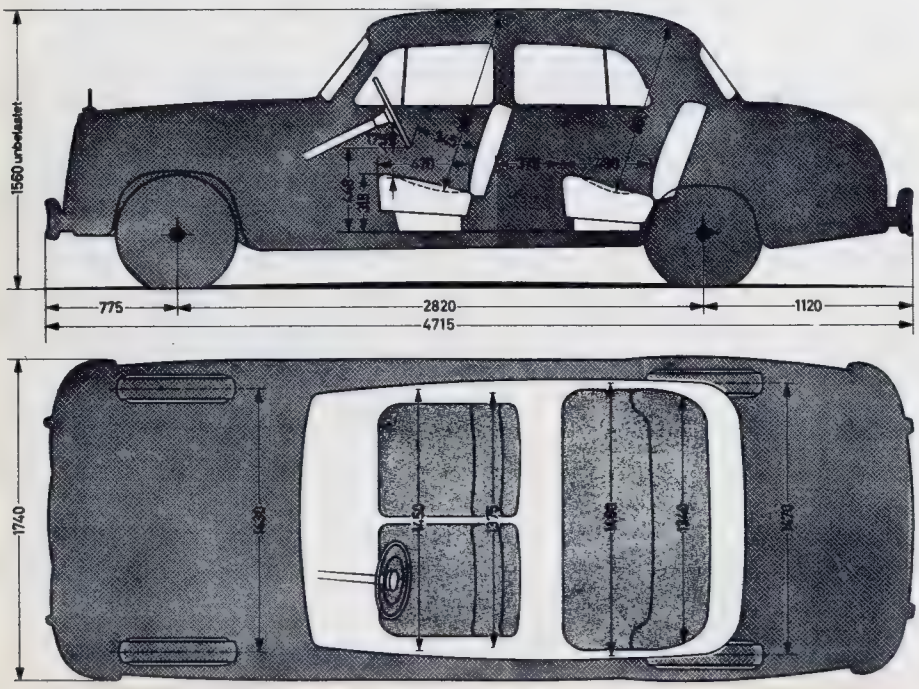
Zwei kurze Hinweise seien uns schließlich noch erlaubt, nämlich erstens auf die Beobachtung, daß die Gaspedalstellung eine andere sein sollte, denn für den rechten Fuß sind Langstrekkenfahrten im 220 sehr anstrengend, und zweitens darauf, daß beim Ein- und Aussteigen der sehr breite Karosserieboden etwas hinderlich ist und gern verschmutzte Hosenbeine verursacht.

Alle diese einzelnen Beanstandungen haben an und für sich keine große Bedeutung. Wenigstens einige davon wirken sich aber doch so aus, daß man sich darüber tagtäglich ärgert. Das aber brauchte nicht zu sein und ist um so bedauerlicher, als gerade der 220 insgesamt ein so erfreuliches Auto ist. Im übrigen hat man ihn, wie wir schon sagten, keineswegs etwa schlecht ausstaffiert, ganz im Gegenteil, er macht auch innen einen sehr gepflegten und ansehnlichen Eindruck. Für Polsterung und Auskleidung sind offensichtlich gute Stoffe verwendet, die Sitze selbst sind äußerst komfortabel, bequem, groß und weich. Für vorn werden wahlweise Einzelsitze oder eine durchgehende Sitzbank geliefert. Durch Armstützen vorn und hinten sowie oberhalb der Seitenfenster verlaufende Haltestangen wird die Bequemlichkeit erhöht. Ausgezeichnet sind die Platzverhältnisse in diesem ja nun wirklich äußerst geräumigen Wagen, wobei auch der riesige Kofferraum erwähnt werden muß. Nicht weniger erfreulich ist die gute Sicht dank der ziemlich tief herabgezogenen Fenster sowie der von innen nicht sonderlich lang wirkenden Motorhaube. Die Windschutzscheibe besteht, wie es sich unserer Meinung nach für jedes anständige Auto gehört, aus Verbundglas, während nichts dagegen einzuwenden ist, wenn für die Seiten- und Heckfenster Sekurit verwendet wird. Ein hinter der zweiten Sonnenblende angebrachter Toilettenspiegel darf als liebenswürdiges Detail registriert werden. Respekt gebietend ist der Anblick des reich garnierten, aus Holz bestehenden Armaturenbretts. Außer der elektrischen Uhr sind alle Anzeigen in einem übersichtlichen Kombi-Instrument zusammengefaßt, auf dem sich die Tachometernadel nicht auf einer kreis- oder halbkreisförmigen, sondern auf einer waagerechten Ziffernskala entlangbewegt. Erfreulich ist das Vorhandensein eines Tages-Kilometerzählers, ebenso die stattliche Größe der Kontrolleuchten.

Damit dem Tester das ununterbrochene Überholen anderer Autos nicht zu langweilig werde, hat ihm Mercedes einen Wagen mit Radio gegeben, und zwar war der Becker-Mexico mit automatischer Sendereinstellung eingebaut. Empfang, Trennschärfe und Klang dieses Geräts sind sowohl im Mittelwellen- als auch im UKW-Bereich ganz ausgezeichnet, vor allem aber ist die Einstellautomatik ein allerliebstes Spielzeug. Billig ist die Geschichte natürlich nicht.

Es lag, was zum Abschluß festgestellt werden darf, kein aktueller Anlaß vor, der eine erneute Prüfung des Mercedes 220 notwendig gemacht hätte. Wir haben es dennoch getan, um sowohl den Leser als auch uns selbst an Hand dieses Beispiels darüber zu orientieren, welche begeisternden Qualitäten bei freilich nicht zu übersehenden Unüberlegtheiten an einem Wagen zu finden sind, der als ein besonders prominenter Vertreter der gehobenen Mittelklasse gilt.

Werner Oswald



Opel-Kapitän als Coupé

Rometsch in Berlin hat einen Kapitän 1956 unter weitgehender Verwendung des Originalaufbaus zu einem zweitürigen Coupé umgebaut. Was dabei herauskam, sieht erstaunlich gut aus, wie das Bild zeigt.

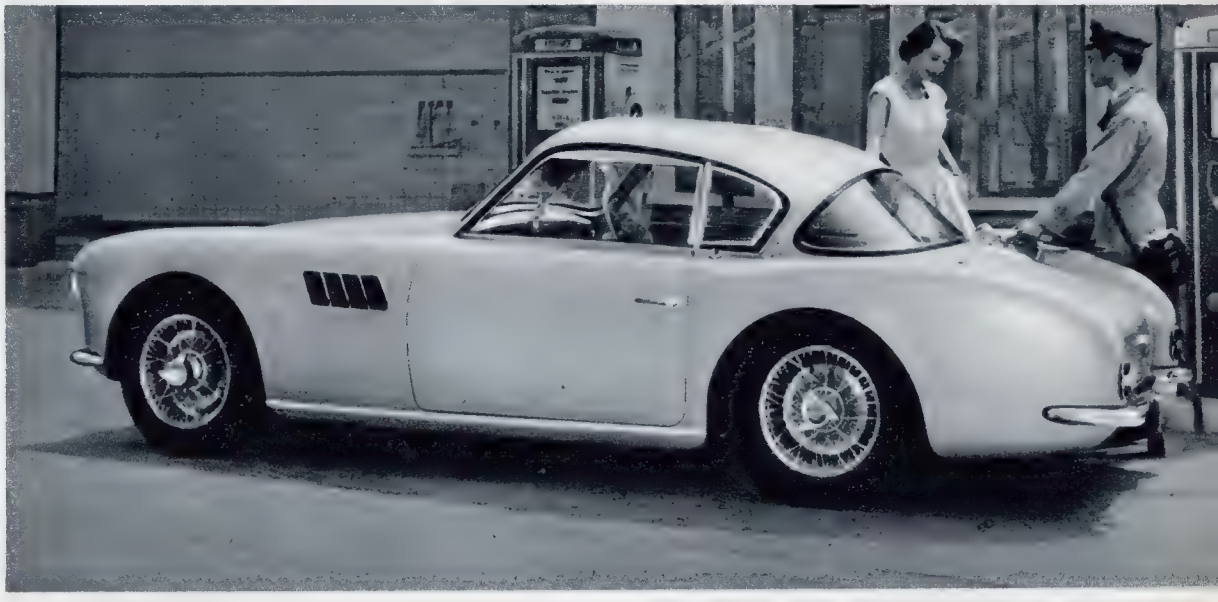
Vier Raritäten

Kunststoff-Karosserie „Orion" für VW

Das Kunststoff-Verarbeitungswerk Adloff Plastic GmbH. in Paderborn entwickelte diesen elegant aussehenden Zweisitzer, der auf das Volkswagen-Fahrgestell paßt. Der Wagen ist etwa 200 kg leichter als ein normaler VW. Bei Serienfertigung wäre es möglich, auch Türen sowie eventuell einen Coupé-Aufsatz vorzusehen. Lieferbar ist der Wagen jedoch vorerst nicht.

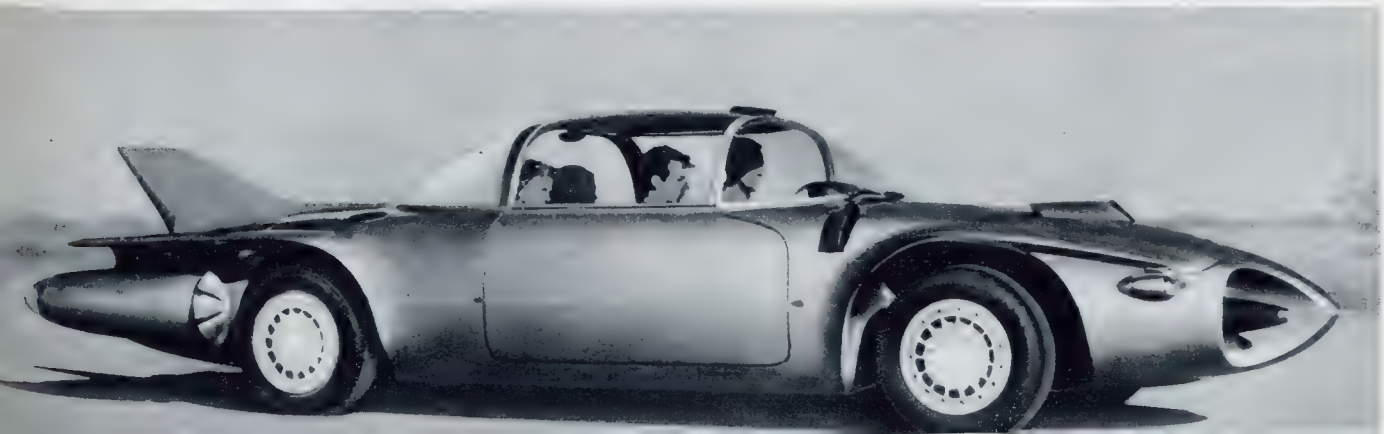
Talbot 2,5 Liter

Dieser Wagen sieht zwar aus wie ein riesiger Vierliter, es ist aber ein verhältnismäßig kleines Auto mit Vierzylinder-2,5 Liter-Motor, dessen 120 PS dem nur 950 kg wiegenden Coupé eine Spitze von 195 km/st verleihen sollen. Er kostet in Frankreich etwa das gleiche wie bei uns der 300 SL.



Firebird II

Nach dem ersten Firebird entstand bei General Motors, der Welt größtem Autokonzern, nun ein zweiter Gasturbinen-Versuchswagen, der im Gegensatz zum ersten mit allem erdenklichen Komfort ausgestattet, insofern also auch gebrauchsfähig ist.



Fotos: Werkbilder (2), Weinberg (1), dpa (1)

Dieses Bild wurde in Stuttgarts Königstraße an einem Sonnabendmittag aufgenommen, einer der wenigen großzügigen Innenstadtstraßen der sonst verwinkelten schwäbischen Metropole. Zwei Tatbestände werden offenbar: die neuerdings erfolgte Verkehrsführung der „Grünen Welle" hat diese für den flüssigen Verkehr besonders geeignete Hauptader der City entlastet, aber im negativen Sinne: sie ist beinahe leer, und dabei ist an ihren beiden Seiten Parken und Anhalten verboten. Aber nun ist aus der unmittelbaren, baulich viel weniger günstigen Peripherie des Zentrums ein zuzeiten beinahe unentwirrbarer Verkehrssalat geworden. Die beiden Bilder rechts geben eine Idee davon. Zum andern geht aus der Aufnahme hervor, wie wenig diszipliniert weiterhin die Fußgänger die Fahrbahn überqueren. Ausnahme: die Gruppe von 18 Passanten in der Mitte des Bildes.

Die übertastete, dem Stadtzentrum unmittelbar benachbarte Peripherie steht in einem verkehrsökonomisch nicht vertretbaren Gegensatz zu den fast leer gewordenen Hauptverkehrsadern der Innenstadt. Und hier sind die Straßen zum größten Teil schmal, gewunden, mittelalterlich. Welcher Richter fühlt sich bei der Verurteilung eines Verkehrssünders wohl, wenn er – vorausgesetzt, daß er selbst Kraftfahrer ist – solche Bilder sieht? Ein alter Routinier hat hier schon alle Augen offenzuhalten, um klar zu kommen; wieviel mehr erst ein Neuling, oder beispielsweise jener 55jährige Kaufmann aus Reutlingen, der nach seinen eigenen Worten kürzlich seine Führerscheinprüfung deshalb in Reutlingen abgelegt hat, weil es dort viel leichter als in Stuttgart sei. Aber in seiner Kleinstadt fährt er nur an Sonn- und Feiertagen: wochentags bevölkert er mit seinem Auto Stuttgarts Straßen.

Das Großstadt-Verkehrs-Dilemma

Noch immer durchqueren schwere Lastzüge unsere Innenstädte. Die Straßenbahn links könnte längst anfahren, wenn der sie blockierende Lastzug nicht zu einem aussichtslosen Überholmanöver angesetzt hätte, das schließlich zu empfindlichen Störungen im Fahrplan des Massenverkehrsmittels führen wird. Auch dieses Bild zeigt, daß schienengebundene Fahrzeuge im dichten Verkehrsstrom der Innenstadt nicht mehr tragbar sind. Wie in andern Großstädten wird die Entwicklung über sie hinweggehen.

Was machen unsere Fahrer nur mit unserer Straßenbreite! Der Mercedes links von dem LKW, der graue VW und der VW-Bus würden die Hälfte des von ihnen beanspruchten Raumes benötigen, wenn sie nur aufschließen würden. Und die drei hinter dem Zebrastreifen wartenden Wagen sollten, ohne daß vorn Markierungsstreifen gezogen sind (wie jetzt im Bild), bis an die Grenze der Hauptfahrbahn vorziehen. Aus diesem Raumverschenken resultiert in unsern Großstädten ein unglaublicher Verlust an Raum und dem flüssigen Verkehr verlorengehender Zeit.

Das ist die Kehrseite des entlasteten Stadtzentrums. Man kann sich leicht vorstellen, wie das dann in 2, 3 oder gar 5 Jahren aussehen wird. Seit Minuten ist die Straßenbahn im Hintergrund blockiert, weil die Fahrzeuge vor ihr nicht scharf rechts fahren, was diesen wiederum durch die parkenden Wagen erschwert wird. Man muß sich darüber klar sein, daß zumindest in so engen Straßen die Straßenbahnen wendigeren Massenverkehrsmitteln weichen müssen, die wiederum an so massierten Punkten keine Haltestellen haben dürfen. Dann wird die Straße in beiden Richtungen also doppelt für Fahrzeuge befahrbar. Solange dies nicht der Fall ist, scheint hier ein Halteverbot nötig. Zum Zweck des Entladens können Kurzparker auf der Rückseite der langgezogenen Häuserreihe – wo jetzt unbegrenztes Parken möglich ist – halten, aber keinesfalls dauernd parken.

Undiszipliniertes – und natürlich auch ängstliches oder unfähiges – Fahren ist einer der Hauptgründe für den zähflüssigen Verkehrsablauf. Die sieben neben der Straßenbahn wartenden Fahrzeuge würden, wenn sie in Doppelreihe nebeneinander aufgefahren wären, wozu der Platz ohne weiteres ausreicht, nur bis zur Hälfte des zweiten Straßenbahnwagens reichen. Nur der kleine Lloyd und der 190 SL – letzterer wenigstens einigermaßen – halten sich rechts.

Wir erzählen niemanden etwas Neues, wenn wir konstatieren, daß der Verkehr in den deutschen Großstädten besser, flüssiger und unfallfreier ablaufen könnte, als er es gegenwärtig tut. Mit Recht wird von einem Verkehrschaos gesprochen, mit Recht werden verschärfte Maßnahmen gegen die steigende Zahl der Großstadtunfälle gefordert. Aber wer hat brauchbare Ideen, um diese deutschen Verkehrsverhältnisse zu verbessern?

Kürzlich setzte in der Stadt, in der diese Bilder entstanden sind, eine vehemente Kampagne von seiten des Fußgängerpublikums und der meisten Stadtväter ein — mit dem Ziel, daß man doch in einer Reihe von Straßen wieder Geschwindigkeitsbeschränkungen einführen und auch Überholverbote erlassen solle. Diese Maßnahmen erinnern mich an den Kampf des Don Quichote gegen die Windmühlenflügel. Glaubt man denn wirklich, den Problemen eines modernen Großstadtverkehrs mit diesen Ge- und Verboten (die natürlich sehr einfach zu erlassen sind, nicht viel Nachdenken und auch wenig Fachkenntnis erfordern) — glaubt man, also, damit den Problemen auch nur um einen Zentimeter nähergekommen zu sein?

Vor allem: Wenn ein Mediziner — und man muß sich beim Studium eines Verkehrsproblems in die Rolle eines Mediziners versetzen, der eine Krankheit heilen will — einen Patienten betrachtet, was versucht der Arzt dann als erstes, was ist nach allen Regeln der ärztlichen Kunst das wichtigste? Eine richtige Diagnose zu stellen. Und zu dieser Diagnose muß sich der Arzt genaueste Unterlagen über Stand und Verlauf der Krankheit beschaffen.

Unsere Stadtväter tun das in den seltensten Fällen. Sie ordnen etwas an, von dem sie glauben, es wird schon helfen — einen Mediziner, der so etwas tut, würde man einen Quacksalber nennen. Sie analysieren zu wenig. Hier geben wir eine ausgezeichnete Methode für solche Verkehrsanalysen: Aufnahmen von Verkehrsbrennpunkten, vom richtigen Standpunkt, zur richtigen Zeit und vom Fachmann gemacht. Es kommen verblüffende Ergebnisse dabei heraus!

Man kann das Verkehrsproblem in der Großstadt natürlich von zwei Seiten aus betrachten, erstens vom Straßen- (und Häuser-) bau aus, zweitens vom Verkehrsteilnehmer aus. Was den ersten Punkt angeht, so ist in den Jahren 1945 bis 1947, als in fast allen deutschen Großstädten noch die Trümmer lagen, soviel versäumt worden, wie wir in unserem Leben nie wieder gut machen können. Damals gab es die Möglichkeit großzügiger, neuartiger Planung, die heute, nach erfolgtem Wiederaufbau, sehr viel schwieriger durchzuführen ist. Wer möchte heute einen Neubau niederreißen?

Ich muß freilich die Stadtplaner dabei ein wenig in Schutz nehmen. Denn ich glaube, es gibt nur wenige unter uns, die ein derartiges Anwachsen unseres Verkehrs damals vorausgesehen haben. Außerdem begann damals ganz schüchtern die Demokratie zu funktionieren — wie man das früher mit Enteignungen und Entschädigungen zu machen hatte, war geläufig. Aber jetzt, nach dem neuen demokratischen System? Gab es da überhaupt so etwas wie

Die Straßen wären breiter, wenn die Kraftfahrer n
Disziplin und common sense (Sinn für die allgeme
Belange; im Deutschen im doppelten Sinne ein Fre
wort!) zeigten und die vorhandene Straßenbreite
nützten. Platz wäre, wie das kleine Bild unten z
für vier Personenwagen nebeneinander, die, was
wichtig ist, bei Grün in dieser Formation weiterfal
könnten. Das Nicht-Ausnützen des Raumes ist auch
Rücksichtslosigkeit, weil die letzten der dadurch
pelt so langen Reihe beim Anfahren erst an die An
kommen, wenn diese wieder auf Rot wechselt.

Meterweit stehen die auf das Linkseinbiegen war
den Fahrzeuge vor dem Verkehrspolizisten ausei
der. Dahinter staut sich der Verkehr, der ebenf
links abbiegen will. Wenn es der deutschen Menta
schon so schwerfällt, ohne klare Reglementierung
aus der Situation Richtige zu tun, dann muß man e
noch mehr Striche, Pfeile und Linien ziehen.

Wie verkehrshemmend die Straßen von Autofahrern mißbraucht werden, zeigt das große Bild. Die Situation wäre ein gefundenes Fressen für eine Verkehrsstreife. Da kämen zunächst einmal – billig gerechnet – DM 12.– aus gebührenpflichtigen Verwarnungen ein, denn mindestens 6 Wagen haben verbotswidrig geparkt und damit die gerade von den Kraftfahrern anstelle von Straßenbahnen so sehnlichst gewünschten Busse blockiert. Jeder, der in einem der von uns gestrichelt eingerahmten Kästen parkt, ja auch nur zum Entladen hält, gehört unnachsichtig bestraft, denn links ist eine Bus-Haltestelle, rechts sogar eine Doppelhaltestelle. Die beiden vor der Haltestelle II parkenden Wagen zwingen den Busfahrer, zur Aufnahme seiner Fahrgäste die Hauptfahrbahn zu benutzen. Die bei uns allgemein verbreitete Unfähigkeit, sich in die Belange des Nächsten hineinzudenken, ließe diese Parksünder sich sicherlich noch im Recht fühlen, wenn man sie auf das Rücksichtslose ihres Tuns hinwiese.

Tausendmal am Tag winkt dieser – und nicht nur dieser – Verkehrspolizist die Fahrzeuge, die abbiegen wollen, möglichst nahe an sich heran. Und resignierend meint er: „Für jeden Meter verschenkte Fahrbahn sollte man DM 2.– kassieren, dann würden's die Herren am Steuer lernen, mit dem knappen Raum haushälterischer umzugehen!"

übergeordnete kommunale und staatliche Interessen? Man traute sich an großzügige Neuplanungen nur vorsichtig heran.

Um so mehr muß man heute den Verkehrsteilnehmer zur Lösung der verschiedenen Probleme heranziehen, wenn Straßenführung und Straßenbreite eine Verstopfung und eine Unfallgefahr geradezu provozieren. Wie schlecht es da mit der Mitarbeit der Verkehrsteilnehmer bestellt ist, das wird bei Durchsicht dieser Fotos wieder bestürzend offenbar. Ich verwende ausdrücklich das Wort „Mitarbeit", denn zur Mitarbeit muß man aufrufen, anstatt durch mehr oder minder sinnlose Verbote die Leute zu verärgern.

Das traurigste Kapitel bei den Automobilisten trägt dabei die Überschrift: Es wird nicht rechts gefahren. Bei den Fußgängern fällt am meisten ins Auge, daß viele von ihnen die Existenz der Zebrastreifen einfach ignorieren, etwa nach dem Motto: da wo ich gehe, ist es immer richtig. Aber halten wir uns nicht bei Vorreden auf. Gehen wir hinein in den Großstadtverkehr und versuchen wir, sorgfältig Diagnosen zu stellen . . . *R. v. F.*

Statt Hunderttausende von DM für neue moderne Straßenbahnwagen auszugeben, sollte man an dafür geeigneten Stellen – nicht nur in Stuttgart! – endlich dazu übergehen, Oberleitungsbusse in Betrieb zu nehmen. Die den größten Teil des Tages und erst recht während der Nacht brachliegenden Stahlschienen lassen sich mit verhältnismäßig wenig Geld zuwalzen, und die dann doppelt so breite Straße würde den Verkehr mühelos schlucken.

FOTOS:
WEITMANN

Auch die Verkehrsposten müssen oft mehr Elastizität an den Tag legen. Obgleich auf der für den Verkehr freien Straße A kein einziges Fahrzeug kommt – siehe die von der Polizei unbehelligten Passanten! – wird auch der geradeauslaufende Verkehr (Pfeil) von dem Polizisten 2 gesperrt. Warum? Und weshalb steht der Polizist nicht an der Straßenecke (Pfeil mit Kreuz)? Von hier aus kann er, wenn seine Sicht in Richtung A durch wartende Passanten behindert ist, jederzeit mit einer Handbewegung unabhängig von seinem querstehenden Kollegen einige Wagen der gestoppten Richtung geradeaus rollen lassen. Jedenfalls machen das die Polizisten in Paris, Rom und London so, und es bewährt sich ausgezeichnet.

Europäische

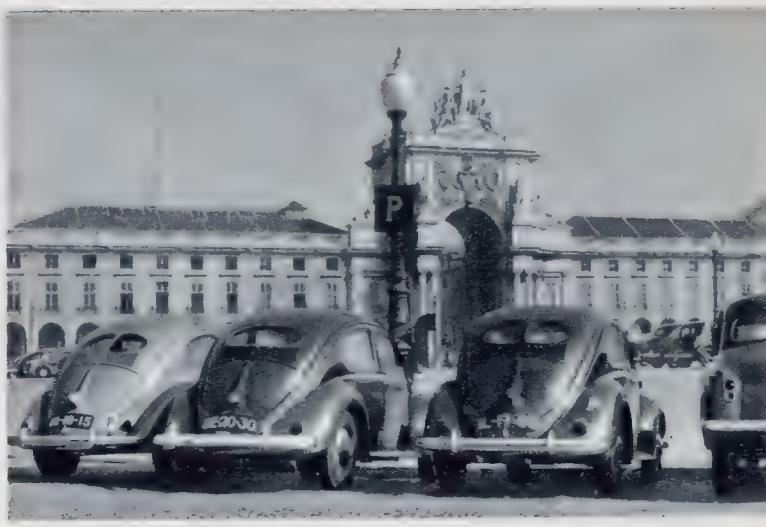
6.

Im Hof von Mosteiros dos Jeronimos, einem Klosterbau im Emanuel-Stil am Westausgang von Lissabon.

Dieser Name ist unserer Zunge nicht ganz so geläufig wie der anderer europäischer Hauptstädte, denn Portugal liegt eben ein wenig am Rande, geographisch ebenso wie im europäischen Bewußtsein. Über seiner bescheidenen Gegenwart hat man fast seine stolze Vergangenheit vergessen — und an seine Zukunft zu denken, liegt kein sonderlicher Anlaß vor. Aber diese Stadt ist Metropole so gut wie jede andere — mit ihren breiten Avenidas, dem brausenden, überaus streng geregelten Verkehr, den monströsen Prachtbauten, den flackernden Lichtreklamen und einem modernen, betriebsamen Hafen. Ja, mit diesem vor allem! Seit Jahrhunderten ist er Ausgangspunkt und Ziel des portugiesischen Lebens. Lissabon aber verleiht er Bedeutung, Charakter und Stil.

Die Mündung des träg dahinziehenden Tejo bietet einen Naturhafen, wie er nur wenigen Städten gegeben ist: zugleich zweckmäßig und von malerischem Zauber. Wie eine Kulisse steigt die weiße Stadt hinter dem Hafen auf und breitet sich weit über die zahllosen Hügel des Tejo-Ufers bis ins grüne Hinterland. Lassen Sie sich im Abendlicht auf einer Fähre den Tejo hinuntertreiben, wenn die letzten Strahlen der Sonne das Wasser in Gold und die Häuser in rosa Marmor verwandeln; warten Sie, bis die Geräusche des Tages leiser werden und die Dämmerung alle Konturen verwischt — und wenn dann die ersten Lichter auf den Hügeln und über den Wassern blinken, dann werden Sie jene verstehen, welche sagen, keine Stadt Europas könne sich an Schönheit mit Lissabon messen.

Mit dem Morgengrauen aber beginnt das Getriebe der Millionenstadt die Romantik zu übertönen. Fischweiber klappern in ihren Pantoffeln vom Hafen herauf, die tropfenden, flachen Körbe geschickt auf dem Kopf



Daß Portugal ein für den deutschen Automobil-Export sehr interessantes Land ist, zeigt diese Aufnahme vom Handelsministerium in Lissabon.

Wie eine Kulisse erhebt sich die weiße Stadt hinter dem Tejo-Hafen.

Metropolen

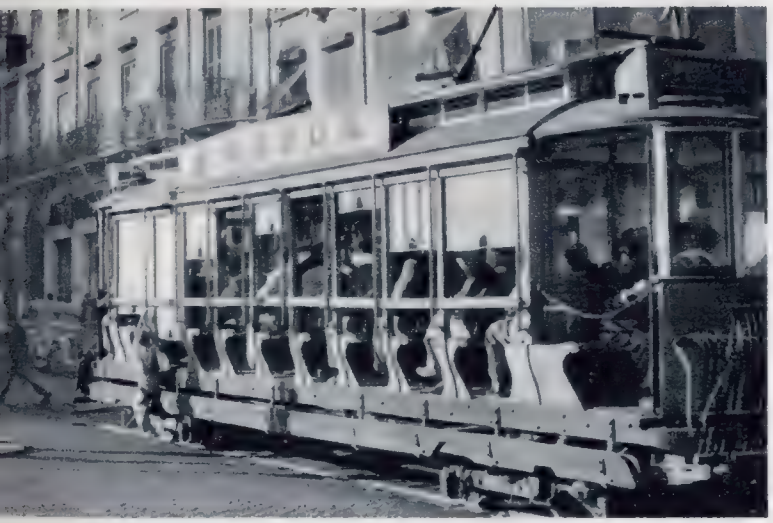
LISSABON

balancierend; Gemüsehändler ziehen ihre quietschenden Karren durch die Straßen; blinde Bettler schlürfen mit klagendem Singsang zwischen eiligen Passanten einher; die altmodische Straßenbahn rumpelt, und die Zahnradbahnen und Aufzüge rattern in die hochgelegenen Stadtteile hinauf. Das Alte, das Ursprüngliche, das Ländliche klingt mit dem Modernen zu einer vollkommenen Harmonie zusammen, ohne seine Eigenständigkeit zu opfern. Wo gibt es das wieder: die bloßfüßige Landfrau im karierten Wollrock — einen Korb lebender Truthühner auf dem Kopf — im hochmodernen Zweistock-Bus? Eselkarren, mit ihren Herren in Sandalen, bunten Hosen und schwarzen Zipfelmützen, friedlich durch die Großstadtstraßen klappernd? In dunklen, verwinkelten Altstadtgassen Patrizierhäuser mit schmiedeeisernen Balkons und gepflegten Gärtchen, heute noch bewohnt von Patriziern? Und all dies ist ganz selbstverständlich. Niemanden verwundert es, niemand rümpft die Nase; einer achtet den andern, denn jeder braucht den andern. Und diese Gemeinsamkeit gibt der Stadt trotz Getriebe und Hast und Lärm etwas Heimeliges. Sie bezieht den Fremden ebenso ein in ihren Kreis wie den Fischer aus dem nächsten Dorf und den Schafhirten aus dem Bergland.

So ist Lissabon in mancher Hinsicht eine verkleinerte Ausgabe ganz Portugals: in der Mischung seiner Menschen, in ihrer Religiosität und ihrem Fleiß, in der Verbundenheit mit dem Meere, in der Gepflegtheit von Häusern und Straßen, in dem engen Nebeneinander von Armut und Reichtum. Über allem aber steht das Bewußtsein jedes Portugiesen, daß es seine Vorfahren waren, welche die halbe Welt entdeckt und für Europa erschlossen haben.

Götz Weihmann

Die Hanghöhe des Tejo-Ufers wird durch diesen Aufzug (im maurischen Stil!) mühelos überwunden.



Die Lissabonner Straßenbahn verzichtet auf Glasscheiben, die nur die Belüftung hindern würden. Ständig hängen Jungen außen dran.

Der altehrwürdige Turm de Belem am Tejo.

Fotos: Weihmann

Die großen Skiberge am Arlberg

Blick auf die Roggspitze bei Zürs (Vorarlberg) Foto: Schneiders

Bei Hochkrummbach Foto: Roebild

Der große Szenenwechsel

Noch standen die Herbstzeitlosen blaßviolett auf den Moorwiesen unter dem Maienplatt, da begannen auf einmal die Kämme ostwärts vom Vallugagrat in einem ganz eigenartigen Glanz zu leuchten: am Schinder und am Kapall war der erste Schnee gefallen . . . Und dann dämmte es eines Tages aus dem Klostertale über den Paß herüber: atlantikgrau und schwer. Und in den Schroffen des Maroikopfes orgelte der Sturm dazu. Zwischen der Braunarespitze, dem Kaltenberg und der Valluga war es zu einer Zeit schon Winter geworden, als bei Feldkirch gegen die Schweizer Grenze zu der Weißdorn noch nicht einmal seine Blätter verfärbt hatte.

Pars pro toto

Der „Arlberg" ist nicht der Name eines Berges, sondern eines schon vor der Zeitenwende von Drusus benutzten Passes, der Tirol mit dem dahinter liegenden Teile Österreichs verbindet. Deshalb nennt man diese Landschaft „Vor"-Arlberg. Über die Herkunft der Bezeichnung „Arl"-Berg gibt eine aus der Zeit der Kreuzzüge stammende Urkunde des Johanniterhauses zu Feldkirch Auskunft, wo eine Kapelle im St. Marientale mit

dem Walde, der sich „an den Arle" anschließt, erwähnt wird. „Arle" bezeichnet man hierzulande die Legföhre. Was man heute unter dem Begriff „Arlberg" versteht, ist also eine Zusammenfassung von Teilen der Lechtaler Alpen und der Verwallberge, die den Arlbergpaß nach Westen und Südosten umgeben.

Das Landschaftsbild

Am Arlberg stoßen die nördlichen Kalkalpen mit den runden Kuppen der Verwaller Berge, die den Zentralalpen angehören, zusammen. Von den hellen Kalkwänden der Lechtaler Kette und dem dunklen Gestein der Berge zwischen dem Verbellental im Südosten und dem Silbertal gegen das Montafon zu bekommt man jetzt im Winter nichts zu sehen; wer aber mit offenen Augen über St. Christoph steht, erkennt den Unterschied trotz meterhohem Schnee: nach Osten zu verbinden scharfe Grate die einzelnen Berggipfel, während gegen den Peischlkopf und Maroikopf die Rundkuppen überwiegen. Daraus resultiert der Ruf des Arlberges: es gibt hier Skimöglichkeiten aller Schwierigkeitsgrade. Von der Kandaharstrecke bis zum Slalomhang; vom Terrain des Lattenkönigs bis zum harmlosen Übungsgelände für den Anfänger. Denn die Bergflanken zu den drei Haupttälern — Lech, Aflenz und Rosana — sind nicht abrupt, sondern laufen mit mehr oder weniger Neigung gegen die letzten Siedlungen dieser Täler aus.

Die klimatischen Grundlagen

Am Arlberg stoßen nicht nur zwei geologische Formationen, sondern auch zwei Wettergebiete zusammen. Die Schneewolken werden bei den vorherrschenden Westwinden im Klostertale (westoffene Lage!) zusammengepreßt (Feldkirch — 460 m, Arlbergsattel — 1802 m), und die Niederschläge fallen nicht nur auf der Westseite des Passes, sondern auch an dessen Ostabdachung. Ein Teil der Schneewolken wird über den Flexensattel ins Lechtal gedrückt. Darauf beruht der Schneereichtum von Zürs.

Die großen Wintersportorte

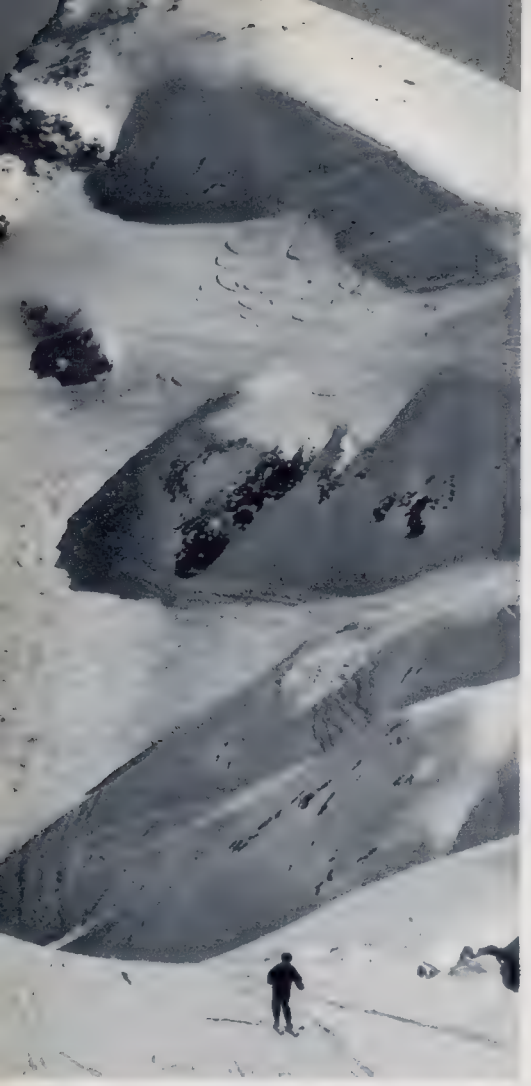
„Groß" ist hier relativ. An Einwohnerzahl können sich die Arlbergorte weder mit Cortina d'Ampezzo noch mit Kitzbühel und auch nicht mit St. Moritz messen. Unmittelbar vor der Arlberghöhe liegt St. Christoph: 1802 Meter, 4 Hotels mit 150 Betten, die gegen die Schneewände des Galzig wie Spielzeughäuserln wirken. Postautoverbindung mit St. Anton (6 km). Etwas für den, der nur des Schnees wegen hierher fährt. St. Anton (1304 m) ist der größte Ort am Arlberg. Internationaler Betrieb. 22 Hotels, Gasthöfe und Pensionen mit 710 Betten. Stuben hinter seiner Lawinenmauer ist wieder stiller; es ist das letzte Dorf im Klostertale, wo man relativ billig unterkommt. 1409 m, 3 Hotels mit 113 Betten. Und Zürs (1720 m) unmittelbar hinter der Paßhöhe des Flexenpasses ist der mondänste Wintersportort am Arlberg. 4 Hotels mit 414 Betten.

Die englische Olympiamannschaft hat sich Stuben als Trainingsquartier gewählt; die australischen Koryphäen sind am 10. Dezember in Zürs eingetroffen, die amerikanischen Teilnehmer haben sich nach Prüfung der Möglichkeiten in Grindelwald, Wengen und Davos schließlich für Zürs und St. Anton entschieden, und auch die Deutschen werden am Arlberg erscheinen, ehe sie in Cortina starten werden. — Was spricht mehr für den Arlberg als die Tatsache, daß 4 Olympiamannschaften am Arlberg ihr vorolympisches Training absolvieren?

Die Abfahrten

Im engeren Arlbergbereich gibt es an die 75 Standard-Abfahrtsstrecken! Um Zürs müssen Sie sich die vom Trittkopf, vom Westgrat der Valluga, von der Maroi-, Hasenfluh- und unteren Wildgrubenspitze und die vom Zürser See merken; nach St. Anton führen solche vom Galzig, Schinder, der Valluga und dem Kapoll-Kopf hinunter; nach St. Christoph vom Galzig, Wirt, Kaltenberg und Maroikopf, und nach Stuben schließlich ebenfalls vom Kaltenberg. Aber das sind nur einige wenige davon. Die Berge, das sind alles Angelegenheiten, die zwischen 2100 und 2400 Metern liegen! Und der, der sich auch auf Lawinenhängen auskennt, der findet hier ungeahnte Möglichkeiten. Ich denke da an die Jungbrunntobelabfahrt nach St. Anton, vom Vallugarücken über den Pazielferner nach Zürs, vom Kaltenberggletscher nach St. Christoph und vom

Am See von Zürs — Foto: Roebild



Oben: Abfahrt vom Madloch nach Lech
Unten: An der Ulmer Hütte Fotos: Roebild

Maroijöchl über die Albonasteilhänge nach Stuben hinunter.

Der Weg hinauf

Ich kenne Skiläufer mittleren Könnens, die die fast 1400 Meter baumlos nach St. Anton abfallende Vallugaabfahrt an einem Tage fünfmal wiederholten. Das ist nur möglich mit mechanischen Aufstiegshilfen, deren es im Bereich St. Anton — St. Christoph allein 11, bei Lech 5, in Zürs und in Stuben je 4 gibt.

Darunter ist die neuerbaute Vallugabahn, die mit 2811 Meter Gipfelhöhe die höchste Österreichs ist. Die Aussicht von der Scharte an der Stütze LL gegen das Zimbahorn im Rätikon ist hierbei besonders zu erwähnen. Nebenbei sei darauf hingewiesen, daß zwischen dem 1. Dezember und 30. April auf einigen Bergbahnen sogenannte „Blockfahrkarten" ausgegeben werden, die z. B. eine Bergfahrt St. Anton — Vallugagrat von 36 Schilling auf deren 30 ermäßigen.

Was weiter abliegt

Da müssen Sie sich Lech mit dem Kriegerhorn und die Hänge von Oberlech merken, Hochkrummbach mit dem Hochtannberg, Warth mit der Doppelspitze des Wartherhorns, etwas weiter abgelegen Damüls mit seinen Riesenhängen, St. Jacob und Petteu im Stanzertal, Langen unter den Spullerseewänden, Zug unter den Abstürzen des Schafberges, Buchboden ganz oben im großen Walsertale und Kaisers oberhalb Steg, das nur ganz wenige kennen. Hier überall steht nicht der „Betrieb" im Mittelpunkt; es sind die Reviere der Einzelgänger, denen es in erster Linie auf die Hänge ankommt und die nicht für den kleinsten Muckel einen Schlepplift brauchen. Aber lohnen tun sich diese Orte alle.

Die Vorurteile gegen den Januar

In einem Skizentrum ist es nicht mehr zeitgemäß, dem Januar als Skizeit Vorurteile entgegenzubringen. Insbesondere nicht am Arlberg, wo die Saison vom 1. Dezember bis weit in den Frühsommer hineinreicht. Ob dieses Vorurteiles ist nämlich im Januar am Arlberg relativ — aber bitte nur relativ — wenig Betrieb. Nutzen Sie diesen Monat aus! Denn die 1100 Betten sind für Februar und März natürlich weit im voraus vergeben! Im übrigen muß man wissen, daß zwischen dem 10. Januar und dem 4. Februar die Hotels und Pensionen — zum gewissen Teil auch die Bergbahnen und Skilifte — Reduktionen gewähren. Ansonsten kennt man oben am Arlberg in diesem Monat kaum Temperaturschwankungen, und auch die Winde scheinen um diese Zeit anderweit beschäftigt zu sein.

Was es da sonst noch gibt

Standardrennen und Gästerennen der Skischule Arlberg gibt es da; Masken-Skirennen und Jugend-Skirennen; Fünfuhrtees und Eislaufmöglichkeiten; alpenländische Veranstaltungen und große Tanzabende unterhalten Sie, und in den großen Hotels ist eigentlich jeden Abend irgendwas anderes los. Und dann die Schlittenfahrten! Während Ostern unten im Montafon schon die Kirschen blühen und die Jungen mit den Ratschen durch die Täler ziehen, kann man oben am Arlberg noch mit dem Pferdeschlitten fahren. Zu den lohnendsten Touren gehören die Partien vom tiefverschneiten Stuben unter dem Schnee der Lawinengalerien der Flexenstraße hindurch nach dem Schneeparadies Zürs hinauf.

Was kostet der Spaß?

In St. Anton bezahlt man als Pauschalpensionspreis (Übernachtung, Frühstück, 2 Mahlzeiten, Bedienung und Taxe) in den Hotels 80—169 Schillinge; in den Pensionen (Zimmer, Frühstück und Heizung) 33—52 Schillinge, bei Privatvermietern 26—31 Schillinge. Die Hotels in St. Christoph verlangen 60—135 Schillinge, in Zürs kostet die Vollpension 100—172 Schillinge (9. 1. bis 4. 2. 80—139 Schillinge), Privatzimmer mit Frühstück 55—60 Schillinge (40—45 Schillinge); Stuben meldet für Vollpension 39—60 Schillinge und 9—20 Schillinge für die Übernachtung; Lech 15—35 bzw. 50—75 Schillinge; Warth 15—18 bzw. 45—55 Schillinge; Hochkrumbach 15—20 bzw. 50—60 Schillinge; in Damüls, Langen und Schröcken liegen die Preise etwa auf derselben Ebene, während man in Buchboden noch billiger lebt: dort bezahlt man 10—12 bzw. 36 Schillinge. Ab 16. April gelten teilweise ebenfalls Ermäßigungen.

Was man beachten muß:

Zunächst: Wer jetzt zum Arlberg will, der braucht Ketten oder neue M & S-Reifen! Nach stärkerem Schneefall — und damit muß man jetzt immer rechnen — ist der Arlbergpaß nicht passierbar. Ist dies der Fall, und Sie wollen von der West- zur Ostseite des Arlberges — oder umgekehrt —, so besteht zwischen Langen und St. Anton die Möglichkeit, den Wagen auf die Eisenbahn zu verladen. Diese „Autozüge" richten sich nach dem anfallenden Verkehr; größere Wartezeiten sind aber nicht die Regel. Der Transportpreis beträgt 60 Schillinge.

Die Wege zum Arlberg

Da die Lechtalstraße von Steeg herauf und der Weg vom Bregenzer Wald her über den Hochtannbergpaß im Hochwinter nicht passierbar sind, gibt es eigentlich von Deutschland aus nur zwei Wege zum Arlberg: die Zufahrt über das Inn- und Stanzertal vom Osten — also über Landeck und durch das Klostertal für die, die vom Bodensee kommen.

Hier sind die Entfernungen:

Lindau—Feldkirch—Arlberg	99 km
Füssen—Landeck—Arlberg	121 km
Garmisch—Fernpaß—Arlberg	109 km

Und von der Autobahn Stuttgart—München schließlich gibt es vier Möglichkeiten:

Ulm—Memmingen—Lindau	120 km
Ulm—Memmingen—Füssen	127 km
Augsburg—Schongau—Füssen	103 km
München—Weilheim—Garmisch	91 km

Daran müssen Sie auch noch denken:

Nämlich an eine gute Karte. Zweckmäßigerweise wählt man für ein so engumrissenes Gebiet eine solche mit möglichst kleinem Maßstab. Hier sind sie:

AV-Karte 1:25 000 Lechtaler Alpen, Blatt 3 . . 3.60 DM
AV-Karte 1:50 000 Verwall . . . . . 1.50 DM
Amtl. Karte 1:50 000 St. Anton, Blatt 143 . . . 1.45 DM
Freytag u. Berndt 1:100 000 Rätikon–Silvretta, Blatt 37 . . . . . 3.20 DM
Panoramakarte Flexen–Arlberg–Fernpaß . . . 2.90 DM
F. Flaig, Arlberg und Klostertaler Alpen (1429) 4.00 DM

Das alles bekommen Sie beim Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Schloßstraße 61.

Ulrich Sempert

BOLLE

(Des Spieles zweiter Teil)

Wer den Bazillus einmal im Blut hat, der ist nicht mehr zu retten. Mit der Zeit kommt ES wieder über ihn wie das Papadatschifieber. Fast „tausend Jahre" waren vergangen, seit Alphonse (siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 26/55), vom Traum zur Wirklichkeit gereift, in die transzendentale Sphäre der Erinnerung entschwand, doch die Keime des Leidens hatten die heroische Epoche frisch wie nur je überstanden.

Es kam die Zeit des großen Reduzierens. Wohnungen wurden in Wohnraum zerstückelt und Vater Staat dividierte unsere Finanzen durch zehn. Was lag näher, als den geretteten automobilen Traum zu halbieren? Waren es einst vier Zylinder und anderthalb Liter gewesen, warum nicht mit zwei Zylindern und dem halben Hubraum einen neuen Anfang versuchen! Die Brandung der Zeit hatte manches Strandgut angespült, aus dem sich Wertvolles bergen und zusammenfügen ließ zu einem neuen Gebilde: einem kleinen Traumschiff nur, wie es den Maßstäben der neuen Zeit entsprach, aber immerhin einem Fahrzeug, das in seiner Auslegung die Freude des Fahrens über den merkantilen Gedanken des fahrenden Raumes setzte.

Das Projekt begann mit einer Milchmädchenrechnung um einen Fiat 500 B und einen Zweizylinder-BMW-Boxermotor vom Typ R 75. Diese Rechnung sah etwa so aus:

FIAT 580 kg	XXX unter 500 kg
13 PS	28 PS
44,6 kg/PS	unter 20 kg/PS

Waren die Schwierigkeiten, die sich in der Zeit zwischen der Ziehung des Schlußstriches unter dieser „Rechnung" und dem Stapellauf ergaben, schon zu Beginn abzusehen gewesen, hätte „Bolle" wohl nie das Licht der Welt erblickt. So war es letzten Endes die Unkenntnis der harten Realitäten, die ihm zur Existenz verhalf. Seltsamerweise waren es weniger Hindernisse technischer Natur, die den Geburtsvorgang erschwerten — sie lagen vor allem auf psychologischem Gebiet und waren wohl zu einem guten Teil durch das örtliche Klima bedingt.

Um einen Traumwagen zu bauen, bedarf es bekanntlich einer Werkstatt. Wer nicht in der glücklichen Lage ist, selbst ein derartiges Etablissement sein eigen zu nennen, muß wohl oder übel betteln gehen. Nicht um Geld, versteht sich, denn das schenkt ihm sowieso niemand in der erforderlichen Menge, sondern um Wohlwollen. Die Zahl der Werkstätten, die mehr können, als routinemäßig Teile auswechseln und nach der strikten Vorschrift der „Betriebsanleitung" die Mutter 3529/B mit dem Spezialschlüssel S 6/713 um drei Umdrehungen nach links zu verstellen, ist heute scheußlich gering geworden. Kommen Sie einem größeren Betrieb, der höchstwahrscheinlich noch auf einen ganz bestimmten Wagentyp spezialisiert ist, mit einem derart ausgefallenen Ansinnen, so wirft man Sie (wenn's gut geht höflich) hinaus. Bei den ganz kleinen, die manchmal für eine Auslastung in der toten Saison vorsorgen möchten, hat man eher Glück. Auf jeden Fall gibt es aber ein endloses Palaver über „viel Gefingers" (sehr beliebtes Schlagwort auch bei der Ausstellung von Rechnungen als Erklärung für unbegreiflich hohe Zahlen von Arbeitsstunden) und den Sinn oder besser Unsinn des ganzen Unternehmens. Meist enden diese Diskussionen mit dem guten Rat, sich „doch lieber einen gebrauchten XYZ zu kaufen", den man gern beschaffen wolle.

Es ginge zu weit, hier „Bolles" ganze leidensvolle Entstehungsgeschichte aufzutischen. Auch sollen keinesfalls die Brüder im Geiste abgeschreckt werden — vielleicht sind sie glücklicher in ihrer Findigkeit. Nur so viel sei bemerkt, ehe wir zum technischen Teil der Betrachtung übergehen: wesentliche Teile der Karosserie entstanden unter dem Treibhammer eines biederen Klempnermeisters, der seinen Lebensunterhalt durch die Herstellung von künstlichen Glucken (Brutapparaten) verdient.

Allzu leicht verführen die Tagträumereien den Hybriden-Bauer dazu, im Geiste mit leichter Hand die Teile seines erstrebten Vehikels zusammenzufügen. In der nüchternen Praxis zeigt sich dann später oft, daß man besser davongekommen wäre, wenn man auch das Chassis sozusagen „von Null aufwärts" gebaut hätte. Man wäre dann nicht gezwungen, Kompromisse zu schließen und von der ursprünglich vorgesehenen Linie abzuweichen. Auch bei Bolle zeigte es sich, daß der hintere Teil des Chassisrahmens sich nicht in das „Programm" einfügen wollte. So wurden die Längsträger am hinteren Verband mit der Kreuztraverse, unmittelbar hinter der vorderen Aufhängung der halbelliptischen Hinterfedern abgesägt. An Stelle der bisherigen Enden der Längsträger wurden neue, vollkommen gerade U-Träger aus Stahlblech der gleichen Wandstärke hergestellt, die sich nach rückwärts in ihrer Höhe verjüngen. Durch Punktschweißung mit den Knotenblechen des Rahmenvorderteils verbunden, ergaben sie ein sehr niedriges Chassis, das hinten *unter* der Hinterachse liegt und karosseriemäßig einen großen Gepäckraum zuläßt. Gewisse Schwierigkeiten bot die Verbindung von Motor und Getriebe, da der Umfang der Kupplungsgehäuse des R-75 und des Fiat-Vierganggetriebes um mehrere Millimeter differieren. Das Problem wurde mittels eines geschmiedeten Zwischenringes gelöst, der am Kurbelgehäuse durch fünf Schrauben mit versenkten Köpfen befestigt ist und die Gewindebohrungen für die Bolzen der Getriebebefestigung trägt. Vom BMW-Schwungrad blieb nur ein ca. 150 mm im Durchschnitt messendes Mittelstück erhalten. Mit diesem wurde das Fiat-Schwungrad durch ein etwa 100 mm langes Silumin-Distanzstück und vier durch dieses hindurchreichende Stahlbolzen verbunden. Das Kurbelgehäuse erhielt an seinem Vorderteil einen Leichtmetalldeckel auf den Lichtmaschinen-Flansch und eine Riemenscheibe für den Antrieb der 12 Volt-Bosch-Lichtmaschine, die ihren Platz auf einem Sockel über dem Motor fand. Die Magnetzündung blieb erhalten. Die beiden alten Vergaser wurden durch neue Amal-Instrumente mit Beschleunigungspumpe ersetzt. Das große Naß-Luftfilter hatte im Motorraum keinen Platz mehr und wurde deshalb an der rückwärtigen Seite der Zwischenwand montiert. Die Verbindung zu den Ansaugrohren erfolgt durch Rohrknie und kurze Stücke Kühlwasserschlauch.

Bei den ersten Probefahrten zeigte es sich, daß die Maschine im Stadtverkehr zu warm wurde. Die Motorhaube erhielt deswegen an ihrer Oberseite einige Schlitze und auf den vorderen Kurbelwellenstumpf wurde ein kleiner Windflügel befestigt.

Im Interesse einer besseren Gewichtsverteilung liegt der Motor bei „Bolle" nicht mehr vor, sondern hinter dem Vorderachsaggregat. Dadurch konnte die Kardanwelle um etwa ein Drittel gekürzt werden, und von dem ursprünglichen Bandwurm von Schalthebel blieb nur noch ein handliches Stümmelchen erhalten. Durch die neue Position des Motors wurden auch bei der Lenkung gewisse Änderungen notwendig, doch blieben die Originalteile erhalten.

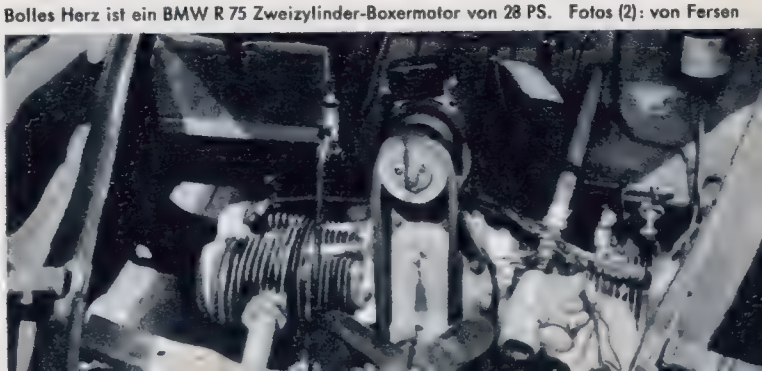
Bei der Karosserie mußte aus finanziellen Gründen leider auf eine Leichtmetallaußenhaut verzichtet werden. Dieses hauptsächlich (siehe oben), weil mein Brutapparat-Freund sich an dieses Material nicht recht herantrauen wollte und es zudem zu jener Zeit nur sehr schwer zu beschaffen war. Das tragende Gerippe besteht aus einem Holzgestell, die Außenhaut aus 0,7 mm starkem Karosserieblech. Wegen der verhältnismäßig niedrig liegenden Vergaser konnte auf eine Brennstoffpumpe verzichtet werden. Der im Heck über der Hinterachse liegende Brennstoffbehälter faßt ca. 38 Liter, und der „Saft" fließt den beiden Schwimmergehäusen durch getrennte Leitungen mit flexiblen Zwischenstücken zu.

Das fertige Erzeugnis machte seine erste Fahrt sofort zur Waage. Ergebnis: 470 kg. Die Fahrleistungen entsprechen durchaus den Erwartungen, nur der Brennstoffverbrauch ist mit 7,5 Ltr/100 km relativ hoch.

An der Bezeichnung „Bolle" für das gute Stück ist das liebend' Weib seines Urhebers schuld, stellte sie doch während der Jungfernfahrt fest, daß er „klappert wie ein Milchwagen". Der Defekt ist längst behoben, der Name blieb wie so oft im Leben zur Schande des einmal Entgleisten bestehen.

Bolle also geht nun ins dritte Jahr und sein Urheber wird seit einigem von einem neuen Nachtmahr geritten: dem Divisionsfimmel. Ließe sich nicht auf Grund des inzwischen eingetretenen technischen Fortschrittes erneut eine Halbierung verwirklichen bei annähernd gleichem Endergebnis? Also: offener sportlicher Zweisitzer mit 375 ccm-Boxermotor, ca. 300 kg-Leergewicht und unter 20 kg/PS. *Olav von Fersen*

Bolles Herz ist ein BMW R 75 Zweizylinder-Boxermotor von 28 PS. Fotos (2): von Fersen



Münchhausen fährt Auto

Drei neue Abenteuer des berühmten Lügenmeisters

Im Jagdzimmer des Barons von Münchhausen war die Luft wieder einmal zum Schneiden dick. Blauer Tabaksqualm mischte sich mit den aromatischen Schwaden, die aus der Punschterrine in der Mitte des riesigen runden Tisches aufwölkten. Im Kamin prasselten und knackten die Buchenscheite. Dann und wann warf ein Sturmstoß Massen körnigen Schnees gegen die Fensterscheiben.

Unter ehrfürchtigem Schweigen der Tafelrunde hatte der Hausherr soeben ein haarsträubendes Erlebnis mit fleischfressenden Orchideen im indischen Urwald berichtet. Nur dadurch, daß er seinen Reitelefanten blitzschnell mit dem Taschenmesser in Stücke zerschnitten und portionsweise in die gierigen Blütenmäuler gestopft hatte, war es ihm gelungen, die eigene Haut zu retten und den pflanzlichen Bestien mit knapper Not zu entkommen . . . So packend und atemraubend war die Schilderung des Barons gewesen, daß seine Zuhörer, als er geendet hatte, noch geraume Zeit wie erstarrt dasaßen. Eine Ausnahme machte einzig und allein ein etwas vorlauter junger Mann, der zum erstenmal in diesem erlauchten Kreise weilte. Mit sichtbarlicher Unruhe rutschte er auf seinem Stuhl hin und her, fuhr sich ein paarmal mit der Zunge über die Lippen und platzte schließlich los:

„Herr Baron, wir alle kennen und bewundern Ihre Taten als Jäger, Reiter, Seemann, Soldat, Forschungsreisender und Luftschiffer. Nur über Ihre Leistungen als Automobilist hat die Welt noch nie ein Sterbenswörtchen von Ihnen zu hören bekommen. Warum eigentlich nicht, Herr Baron? Ein Mann wie Sie muß doch auch als Kraftfahrer Abenteuer in Hülle und Fülle erlebt haben!"

Baron von Münchhausen hatte aufmerksam zugehört. Einen Augenblick schien es, als ärgere er sich über den neugierigen Frager und wolle ihn kurz und barsch abfahren lassen. Eine steile Falte erschien zwischen seinen Augenbrauen. Doch gleich darauf verschwand sie wieder und machte dem gewohnten hintergründigen Lächeln Platz. Er nahm einen gewaltigen Zug aus seiner Pfeife, blies den Rauch genießerisch von sich und sagte in väterlich-mildem Ton:

„Sie haben ganz recht, mein lieber, junger Freund. Ich wundere mich eigentlich, daß mir diese Frage nicht schon längst gestellt worden ist. Und ich sehe auch keinen Grund, Ihnen die Antwort darauf zu verweigern. Hören Sie also — und zugleich Sie alle, meine Herren: Wenn ich über meine Erlebnisse als Kraftfahrer bisher geschwiegen habe, so deshalb, weil mich das Pech dabei ebenso hartnäckig verfolgt hat wie sonst im allgemeinen gottlob das Glück. Von seinen eigenen Mißerfolgen spricht man nicht gern; das war von jeher so und wird wohl auch immer so bleiben. Aber da das Thema nun einmal angeschnitten ist und wir bis Mitternacht noch eine halbe Stunde Zeit haben, will ich mir selber innerlich einen Stoß geben und Ihnen wahrheitsgetreu berichten, wie es mir ergangen ist, als ich versuchte, auch als Automobilist Lorbeeren zu ernten. Ich appelliere dabei an Ihre Diskretion, meine Herren! Was Sie jetzt von mir zu hören bekommen werden, ist nur für Sie persönlich bestimmt, keinesfalls zum Weitererzählen oder gar zur Veröffentlichung . . ."

Der Baron stärkte sich durch einen tiefen Zug aus seinem Glas, zwirbelte mit Daumen und Zeigefinger die Spitzen des buschigen Schnurrbarts, lehnte sich behaglich im Stuhl zurück und hub an zu erzählen:

„Begonnen habe ich meine autosportliche Karriere mit der Teilnahme an einer der ersten großen Alpenfahrten. Als ‚Schmiermaxe', wie man heute zu sagen pflegt, hatte ich meinen treuen Diener Johann an Bord. Ich war von brennendem Ehrgeiz erfüllt und trat den Gashebel, so oft ich nur konnte, bis zum Bodenbrett durch. Nach kurzer Zeit hatten wir uns an die Spitze des gesamten Feldes gesetzt und vergrößerten unseren Vorsprung immer mehr. Ich fühlte mich bereits als triumphaler Sieger. Doch das Unglück schreitet schnell . . .

Mitten im Gebirge gab es plötzlich einen lauten Knall, der Motor röchelte noch ein paarmal und stand dann definitiv still. Ich sprang vom Sitz und untersuchte ihn mit fliegender Hast. Das Ergebnis war trostlos. Bei der wilden Jagerei hatte ich der Maschine eben doch zuviel zugemutet und erhielt nun die Quittung dafür: Kompression verbogen, Spritzdüse des Zentrifugalregulators festgebrannt, Leck im Kardangelenk. Eine schöne Bescherung!

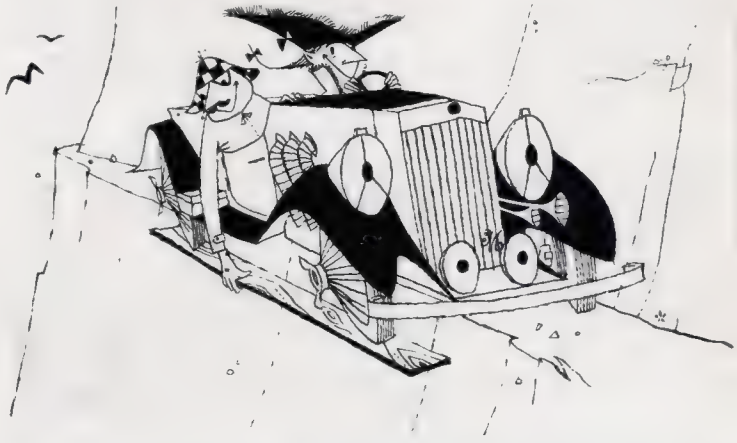
Johann und ich machten uns mit vereinten Kräften sofort ans Reparieren, aber obwohl wir wie die Wilden arbeiteten, dauerte es doch fast drei Stunden, bis alles wieder in Ordnung war. Währenddessen brauste ein Konkurrent nach dem andern hohnlächelnd an uns vorbei. Endlich war der letzte Hammerschlag getan; es konnte weitergehen.

Ich studierte die Karte, zirkelte und rechnete. Was dabei herauskam, war dies: selbst bei schärfster Fahrweise würde es uns unmöglich sein, das Tagesziel noch innerhalb der vorgeschriebenen Zeit zu erreichen. Und jede Minute Verspätung kostete einen Haufen Strafpunkte . . . Resigniert wollte ich die Karte schon wieder zusammenfalten, da fiel mein Blick auf eine dünne, rote Linie, die mir bisher entgangen war. Diese Linie führte von der Stelle, wo wir liegengeblieben waren, schnurgerade zu unserem Tagesziel; die Hauptstraße hingegen erging sich dazwischen in den vertracktesten Bogen und Schleifen. Voll neuerwachter Hoffnung fragte ich einen der herumstehenden Gebirgler nach der Beschaffenheit des Weges, der durch die dünne Linie symbolisiert wurde. Der Mann lachte, als er das Wort ‚Weg' hörte und erklärte mir, in Wirklichkeit sei lediglich ein Saumpfad vorhanden . . . knapp einen halben Meter breit und ohne jedes Geländer . . . links der ragende Fels, rechts der gähnende Abgrund. Kein Mensch könne da mit einem Auto fahren.

Wieder war ich in Versuchung, zu resignieren. Doch da sah ich neben unserem Wagen im Grase etwas liegen, das mich augenblicklich mit neuem Mut und neuer Zuversicht erfüllte. Dieses Etwas war nichts weiter als ein Brett — ein langes, festes, glattgehobeltes Brett. Es sollte wohl in die baufällige Brücke eingefügt werden, die wir kurz vorher passiert hatten. Aber jetzt brauchten w i r das Brett, unbedingt und sofort! Ich drückte dem nächstbesten Gebirgler als Kaufpreis einen Geldschein in die Hand, warf das Brett in unseren Wagen — und ab ging's, immer der dünnen, roten Kartenlinie nach . . .

Zunächst war der Weg ganz ordentlich. Doch bald wurde er immer schmaler und schlechter. Und als wir eine vorspringende Bergnase umrundet hatten, sahen wir vor uns den ominösen Saumpfad liegen . . . genau so, wie's der Einheimische vorhin geschildert hatte. Der entscheidende Moment war gekommen. Ich befahl meinem treuen Johann, das Brett mit beiden Händen fest in der Mitte anzufassen, sich damit weit aus dem Wagen zu beugen und es augenblicklich unter die beiden äußeren Räder zu schieben, sowie sie keinen festen Boden mehr unter sich hatten. Johann begriff sofort, worauf es ankam, und machte seine Sache einfach großartig. Das hätten Sie sehen sollen, meine Herren, wie wir da durch die wilde Alpenlandschaft

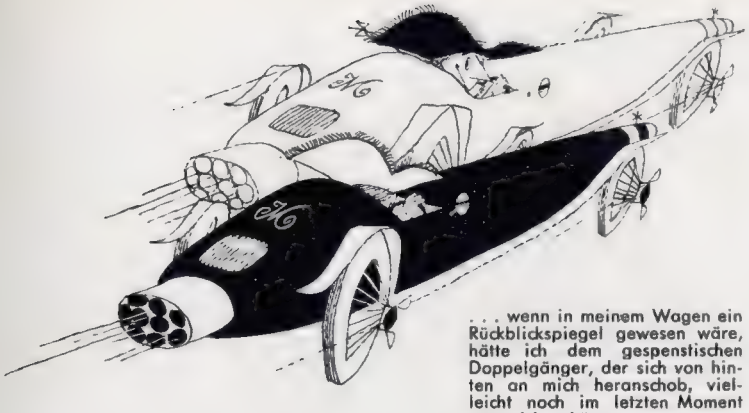
. . . der brave Kerl mußte sich mächtig anstrengen, denn der Wagen war schwer und zerrte mit dem Gewicht von vielen Zentnern an seinen Armmuskeln. Aber Johann hielt aus . . .



rollten . . . die beiden linken Räder auf dem Saumpfad, die beiden rechten frei über dem Abgrund, nur gestützt durch das Brett, das Johann unter sie hielt. Der brave Kerl mußte sich mächtig anstrengen, denn der Wagen war schwer und zerrte mit dem Gewicht von vielen Zentnern an seinen Armmuskeln; aber Johann hielt aus und lockerte den eisernen Griff seiner Hände nicht für den Bruchteil einer Sekunde. Trotzdem atmete ich auf, als der Saumpfad sich endlich wieder zu einem normalen Weg verbreiterte und für alle vier Räder unseres Wagens Raum bot. Johann richtete sich auf, warf das Brett mit elegantem Schwung fort und stopfte in aller Seelenruhe seine Pfeife. Nerven hatte der Kerl . . . fast so gute wie ich selbst!

Was soll ich noch weiter viel erzählen, meine Herren? Wir kamen lange vor der festgesetzten Schlußzeit zur Zielkontrolle und erregten begreiflicherweise allgemeine Sensation. Denn Dutzende unserer Konkurrenten hatten uns ja ein paar Stunden vorher an unserem kaputten Motor herumarbeiten sehen und sich schadenfroh ausgerechnet, daß wir die verlorene Zeit unmöglich würden wieder einholen können. Und nun waren wir trotzdem pünktlich zur Stelle! Voller Stolz und mit dem besten Gewissen der Welt berichteten Johann und ich den Herren der Sportkommission, wie wir dies Kunststück fertiggebracht hatten. Aber was mußten wir erleben? Eiligst wurde eine Sitzung einberufen und beschlossen, uns wegen ‚erwiesener Abweichung von der vorgeschriebenen Fahrtroute' auf Grund von Paragraph soundso der Ausschreibung zu disqualifizieren und von der weiteren Teilnahme an der Alpenfahrt auszuschließen. Darüber habe ich mich damals so geärgert, daß ich seitdem nie wieder in der Meldeliste für einen Langstreckenwettbewerb vertreten gewesen bin."

Baron von Münchhausen goß sich ein neues Glas Punsch ein, leerte es langsam und nachdenklich bis auf den Grund und fuhr dann in seiner Erzählung fort:



. . . wenn in meinem Wagen ein Rückblickspiegel gewesen wäre, hätte ich dem gespenstischen Doppelgänger, der sich von hinten an mich heranschob, vielleicht noch im letzten Moment ausweichen können . . .

„Geraume Zeit später las ich in meiner Leib- und Magenzeitung beim Morgenfrühstück eine Meldung, die mich geradezu elektrisierte. Da hatte ein Mann namens Fritz von Opel auf der Avus bei Berlin Versuchsfahrten mit einem Rennwagen unternommen, der durch den Rückstoß einer ganzen Batterie von Pulverraketen vorwärtsgetrieben wurde. Das war etwas völlig Neues und noch nie Dagewesenes. Wie Sie wissen, meine Herren, habe ich mich von jeher sehr für technische Dinge interessiert. Und hier witterte ich instinktiv ungeahnte neue Möglichkeiten und Zukunftsperspektiven. Ich entschloß mich deshalb auf der Stelle, selbst Versuche mit Raketenantrieb für Automobile anzustellen.

Von Pulverraketen, wie sie auch Fritz von Opel benutzt hatte, kam ich bald wieder ab; sie erwiesen sich als zu schwach, zu unzuverlässig und vor allem zu wenig regulierfähig. Nur eine Rakete, die mit flüssigem Treibstoff gespeist wurde, konnte das leisten, was ich von ihr verlangte. Monatelang experimentierte ich, unterstützt vom treuen Johann, in meinem Laboratorium — destillierte, fraktionierte, sublimierte, analysierte, synthetisierte . . . Und schließlich gelang es mir in der Tat, einen flüssigen Raketentreibstoff herzustellen, der alle meine Wünsche erfüllte. Die chemische Formel dafür ist beim Brand meines Laboratoriums, worüber ich Ihnen gleich noch Näheres berichten werde, leider vernichtet worden. Auch die korrekte wissenschaftliche Bezeichnung bekomme ich heute, so viele Jahre später, nicht mehr ganz zusammen. Ich erinnere mich aber noch ganz genau, daß mein guter Johann in seiner treuherzig-langsamen Sprechweise jedesmal eine runde Viertelstunde dazu brauchte. Unter uns nannten Johann und ich die energiegeladene Flüssigkeit immer nur kurz den ‚Stoff'.

Nach meinen Berechnungen mußte die Schubkraft von Raketen, die mit dem ‚Stoff' betrieben wurden, Geschwindigkeiten von mehr als 1 000 km/st ermöglichen. Doch nirgendwo in der Welt gab es eine Strecke, auf der man dies höllische Tempo auch wirklich hätte fahren können. Ich sah mich also wieder einmal genötigt, zur Selbsthilfe zu greifen. Auf meinem eigenen Grund und Boden ließ ich eine Versuchsbahn anlegen, deren senkrecht erhöhte Kurven jede beliebige Geschwindigkeit erlaubten.

Endlich war alles bereit zur ersten Probefahrt. Das Herz klopfte mir doch ein wenig, als ich mich hinter dem Steuerrad zurechtsetzte, den Kinnriemen des Sturzhelms festzog und die Schutzbrille vor die Augen schob. Mein treuer Johann drückte mir noch einmal die Hand und bewaffnete sich dann mit Stoppuhr und Notizbuch, um die genauen Rundenzeiten festzuhalten. Ich drückte den rechten Fuß herunter. Mit ohrenbetäubendem Zischen fauchten hinter mir die Raketen los, der Wagen machte einen förmlichen Satz nach vorn, eine unsichtbare Faust preßte mich brutal gegen die Rücklehne des Sitzes . . . Wie ich's mir vorgenommen hatte, ließ ich die Raketen bei dieser ersten Fahrt nur mit halber Kraft arbeiten. Trotzdem übertraf die Geschwindigkeit, mit der ich die Bahn umkreiste, alle Vorstellungen. In den Steilkurven raubte mir die wahnsinnige Zentrifugalkraft jedesmal beinah die Besinnung. Doch ich biß die Zähne zusammen und hielt durch, volle 10 Runden. Dann schaltete ich die Raketen wieder ab, trat auf die Bremse und ließ den Wagen langsam ausrollen.

Mit allen Zeichen höchster Erregung kam Johann über die Bahn auf mich zugerannt. ‚Herr Baron', schrie er schon von weitem und schwenkte dabei ein Blatt Papier, ‚Sie sind die Minute in 58 Sekunden gefahren!'

Meine Herren, Sie alle kennen mich als einen Mann, der nicht leicht aus der Fassung zu bringen ist. Aber damals stockte auch mir buchstäblich der Atem. Als erster Mensch war ich schneller gewesen als die Zeit! Wenn ich heute von Düsenjägern höre oder lese, die schneller sind als der Schall, dann habe ich für die naive Angeberei der Herren Flugzeugkonstrukteure nur ein mitleidiges Lächeln übrig . . . Denn was ist die Schallgeschwindigkeit im Vergleich zur Zeitgeschwindigkeit!

Nach einer kurzen Erholungspause startete ich von neuem. Und diesmal drückte ich den Kraftthebel für die Raketen bei jeder Runde ein paar Millimeter tiefer herunter. Johann berichtete mir später, ich hätte zuletzt für die Minute nur noch knapp 45 Sekunden gebraucht! Ich geriet in einen wahren Geschwindigkeitsrausch, fühlte mich jenseits von Raum und Zeit — und hatte keine Ahnung von der furchtbaren Gefahr, die sich währenddessen hinter meinem Rücken zusammenballte.

Ich fuhr schneller als die Zeit, gewann in jeder Minute ein paar Sekunden Vorsprung, lief mir also gewissermaßen selbst davon. Die Sekunden summierten sich, der Vorsprung wurde immer größer, wuchs schließlich zu einer vollen Bahnlänge an. Ich hatte mich selbst eingeholt! Wenn in meinem Wagen ein Rückblickspiegel gewesen wäre, hätte ich dem gespenstischen Doppelgänger, der sich von hinten an mich heranschob, vielleicht noch im letzten Moment ausweichen können. Doch ich hatte keinen solchen Spiegel, denn ich glaubte ja allein auf der Bahn zu sein. So war die Katastrophe unvermeidlich. Meine Vorderräder prallten von rückwärts gegen meine Hinterräder, ich konnte den unerwarteten Stoß nicht mehr abfangen, schlug quer und flog in hohem Bogen aus dem sich überschlagenden Wagen. Ein paar hundert Meter sauste ich wie ein Geschoß durch die Luft und landete schließlich in der Krone einer mächtigen Eiche. Das war mein Glück im Pech. Denn die Zweige und Äste fingen den Aufprall so elastisch ab, daß ich mit ein paar Rippenquetschungen und Hautabschürfungen davonkam. Von dem Wagen war nichts als ein wüster Trümmerhaufen übriggeblieben."

Baron von Münchhausen schwieg eine Weile und füllte die Pause damit aus, frischen Tabak in die geliebte Pfeife zu stopfen. Dann begann er von neuem:

„Zu Raketenversuchen verspürte ich keinerlei Lust mehr. Statt dessen beschäftigte ich mich mit der Verbesserung des normalen Automotors, vor allem in puncto Wirkungsgrad. Sie werden ja wissen, meine Herren, daß nur etwa 25 % der Brennstoffenergie in mechanische Arbeit umgewandelt werden, während die restlichen 75 % ungenutzt verlorengehen. Ich hatte mir vorgenommen, diesen beschämenden Zustand radikal zu ändern.

Zuvörderst studierte ich die einschlägige Literatur. Und da stieß ich im Anzeigenteil von Zeitungen und Zeitschriften immer wieder auf Inserate, in denen alle möglichen Apparate und Präparate zur Benzinersparnis angepriesen wurden: Sparvergaser, Sparzündkerzen, Sparkolbenringe, Spartabletten, Spartinkturen usw. Jedesmal war genau angegeben, wieviel Prozent Benzin auf diese Weise gespart werden könne.

Als ich das las, schoß mir eine grandiose Idee durch den Kopf: wenn man diese Apparate und Präparate allesamt bei ein und demselben Motor anwendet, dann müßte es doch eigentlich möglich sein, den Spareffekt soweit zu steigern, daß der Motor nicht nur überhaupt kein Benzin mehr verbraucht, sondern sogar noch Brennstoff dazu produziert! Ich zögerte keinen Augenblick, die Probe aufs Exempel zu machen. Zusammen mit meinem treuen Johann baute ich in den Motor meines Wagens ein: den ‚Bluffex'-Vergaser (Benzinersparnis 30 %) mit zusätzlichem ‚Schwindulator'-Wasserdampfbeimischer (Benzinersparnis 25 %), einen Satz ‚SOS'-Superhochleistungs-Spezialzündkerzen (Benzinersparnis 20 %) und einen Satz ‚QBI'-Superspezial-Hochleistungskolbenringe (Benzinersparnis ebenfalls 20 %). In den Brennstoff kam pro Liter 1 ‚Blamol'-Tablette (Benzinersparnis 30 %) und in das Schmieröl 1 Tropfen ‚Idiotinchlorür' (Benzinersparnis 25 %). Nach Adam Riese ergibt das eine Gesamtersparnis von 30 + 25 + 20 + 20 + 30 + 25 = 150 %!

Sie können sich also meine Spannung vorstellen, als ich den Motor zum ersten Probelauf im Stand anließ. Johann saß vorn im Führersitz und bediente den Gashebel, ich selbst kauerte hinten neben dem Auspuffrohr, um zu beobachten, ob tatsächlich Benzin daraus hervorsprudeln würde. Und siehe da: schon nach wenigen Sekunden erschienen die ersten klaren Tropfen. Ich fing sie in einem Porzellanschälchen auf und machte gleich an Ort und Stelle die Flammenprobe, um sicher zu sein, daß ich es nicht etwa bloß mit kondensiertem Wasserdampf zu tun hatte. Die Flüssigkeit brannte mit heller rußender Flamme: es war wirklich Benzin! In dünnem gleichmäßigem Strahl rann es jetzt aus der Mündung des Auspuffrohrs.

Und da beging ich leider einen verhängnisvollen Fehler. In meiner Ungeduld, die Quelle reicher und voller fließen zu sehen, rief ich Johann in befehlendem Ton zu: ‚Mehr Gas!' Der Brave gehorchte, der Motor heulte auf, ein dicker Strahl Benzin schoß aus dem Auspuffrohr — und im nächsten Moment stand der ganze Wagen in hellen Flammen! Johann und ich mußten froh sein, wenigstens das nackte Leben retten zu können. Alles Übrige verbrannte . . . nicht nur der Wagen, sondern auch die Garage mitsamt dem angebauten Laboratorium. Unersetzliche Aufzeichnungen gingen mir dabei verloren, unter anderm die Formel für den ‚Stoff', wie ich Ihnen vorhin ja schon berichtet hatte.

. . . wenn man diese Apparate und Präparate allesamt bei ein und demselben Motor anwendet, dann müßte es doch möglich sein, den Spareffekt soweit zu steigern, daß der Motor nicht nur überhaupt kein Benzin mehr verbraucht, sondern sogar noch Brennstoff dazu produziert . . . Zeichnungen: Fahrenholz

Das war mein dritter und letzter Versuch, mich auf dem Gebiet der Kraftfahrt hervorzutun; er endete, wie die beiden vorhergehenden, mit einem vollständigen Fiasko. Jetzt werden Sie verstehen, warum ich über diese Dinge bisher nie gesprochen habe. Ich bitte auch Sie nochmals um Ihre Diskretion.

Aber über all dem hätten wir fast vergessen, warum wir uns eigentlich heute hier versammelt haben. Schauen Sie auf die Uhr über dem Kamin, meine Herren: nur noch eine Minute bis Mitternacht! Füllen Sie Ihre Gläser und stoßen Sie mit mir an. Da — der erste Schlag: Prost Neujahr 1956!"

Dr. Hans Wolterecke

Nur ein paar Millionen?

Der Verwaltungsrat des ADAC hat sich vor kurzem gegen jede Wirtschaftswerbung durch Reklame an Autobahn-Überführungen ausgesprochen. Er begründet seine ablehnende Haltung damit, daß diese Reklameschilder nicht nur die architektonisch schönen Brücken verschandeln, sondern auch störend auf das gesamte Landschaftsbild wirken. Ausdrücklich wird aber betont, daß mit der Reklame an Autobahnbrücken eine Verkehrsgefährdung nicht verbunden ist. Nur in diesem letzten Punkt gehen die Herren des ADAC nicht konform mit den Ansichten des Bundesverkehrsministers, der die Bundestags-Drucksache Nr. 1188, die sich für eine dezente Werbung an Autobahnbrücken einsetzt, unter allen Umständen und mit allen Mitteln zu Fall bringen will.

Wir wissen nicht, was den Verwaltungsrat des ADAC veranlaßt hat, sich in der Diskussion um dieses heiße Eisen derart einseitig zu exponieren. Wir empfehlen ihm auf jeden Fall die Lektüre seines offiziellen Cluborgans. In der ADAC-Motorwelt, Heft 6/1954, wird auf Seite 376 in einem Artikel „Das Geld liegt auf der Straße" das Thema Autobahnreklame ganz offen zur Diskussion gestellt, und die Redaktion apostrophiert in einem Vorwort sogar die finanziellen Vorteile, die mit einer derartigen Werbung verbunden sind. In Heft 8/1954 wird wiederum offiziell bestätigt, daß das Thema unter den ADAC-Mitgliedern ein starkes Echo hervorgerufen hat, und die veröffentlichten Zuschriften lassen erkennen, daß sich Pro und Contra durchaus die Waage hielten. Wir würden bedauern, wenn die Herren des ADAC-Verwaltungsrates ihren Beschluß gefaßt hätten, ohne den Standpunkt eines großen Teiles der ADAC-Mitglieder zu respektieren.

Unterziehen wir die Begründung des ADAC-Beschlusses einer näheren Betrachtung, so scheint es uns vermessen, jede Autobahnbrücke als architektonisches Kunstwerk zu bezeichnen. Von den ca. 600 Autobahnbrücken im Bundesgebiet fallen im Höchstfall 100 Natursteinbrücken unter diese Rubrik, die schon deshalb reklamefrei bleiben sollten, weil sie in landschaftlich besonders reizvollen Gegenden liegen. Im übrigen kann auf Grund der vorliegenden Erfahrungen in Hessen und Württemberg-Baden gesagt werden, daß die Werbewirtschaft Mittel und Wege finden kann, die ein Reklameschild an einer Straßenbrücke jedenfalls weniger störend empfinden lassen als Werbehinweise der Bürobedarfs-Industrie oder einzelner Tageszeitungen an alten Bauern- und Patrizierhäusern oder Kurzwellensender in der Lüneburger Heide.

Der ADAC bleibt auch noch die Antwort auf die Frage schuldig, warum er sich ausschließlich gegen die Reklame an den Autobahnbrücken wendet. Seit über 30 Jahren vermietet die Eisenbahn ihre straßenkreuzenden Brücken zu Reklamezwecken an die Wirtschaft und denkt auch in Zukunft nicht daran, auf diese zusätzliche Einnahmequelle zu verzichten. Sollte das Bundesfernstraßengesetz hier Ausnahmen zulassen, oder unterliegt die Autobahn anderen Bestimmungen als die Bundesstraße?

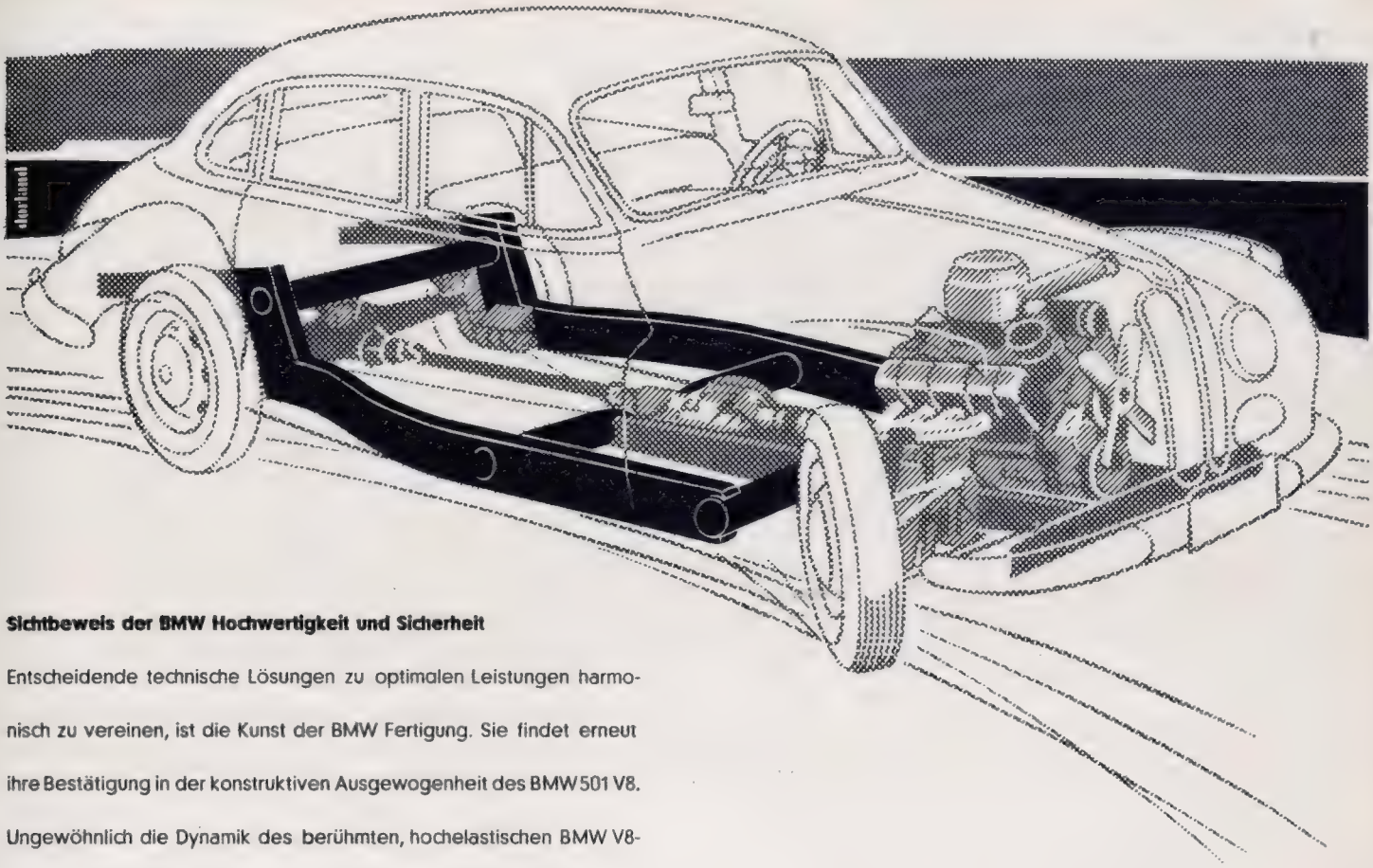
Es ist also nicht so, wie der ADAC behauptet, daß für die Autobahn eine Ausnahmeregelung getroffen werden müßte.

Auch der ADAC sollte wissen, daß bei dem Ausbau und der Verbesserung unseres Straßennetzes mit jedem Pfennig gerechnet werden muß, wenn dem grassierenden Verkehrstod begegnet werden soll. Wenn auch mit den 4 bis 5 Millionen DM, die die Autobahnbrückenreklame jährlich erbringen würde, keine großen Straßenneubauten finanziert werden könnten, so würden diese Mittel doch ausreichen, um während der Wintermonate auf allen Autobahnstrecken einen besseren Streudienst sicherzustellen. Sollten auf diese Weise Menschenleben und Volksvermögen geschont werden können, würde der Nutzen einer gelenkten Autobahnwerbung weitaus höher veranschlagt werden müssen.

Keinesfalls hoffen wir, daß der ADAC-Verwaltungsrat die Meinung des Herrn Min.-Rat Heller (BVM) teilt, der vor einiger Zeit dem Repräsentanten einer großen deutschen Automobilfabrik, die an der Brückenreklame interessiert ist, erklärte: „Wegen der paar Millionen lohnt sich doch der Aufwand nicht!", worauf ihm erwidert wurde: „In unserem Hause sind wir gewohnt, mit dem Pfennig zu rechnen."

Reinhold Klamm

Seit langem ist es Brauch unter den Kraftfahrern geworden, am Heiligen Abend den Verkehrspolizisten ein Weihnachtsgeschenk zu überreichen. Das ganze Jahr über ist man Hunderte von Malen an ihnen vorübergefahren – da ist Weihnachten die rechte Gelegenheit, um dieser gewissermaßen laufenden Geschäftsbekanntschaft einen etwas persönlicheren Anstrich zu geben. In Stuttgart bescherten rund 35 Wagen des Porsche-Clubs geschlossen unter Polizeieskorte die Posten an den Brennpunkten des Verkehrs.
Foto: Weitmann



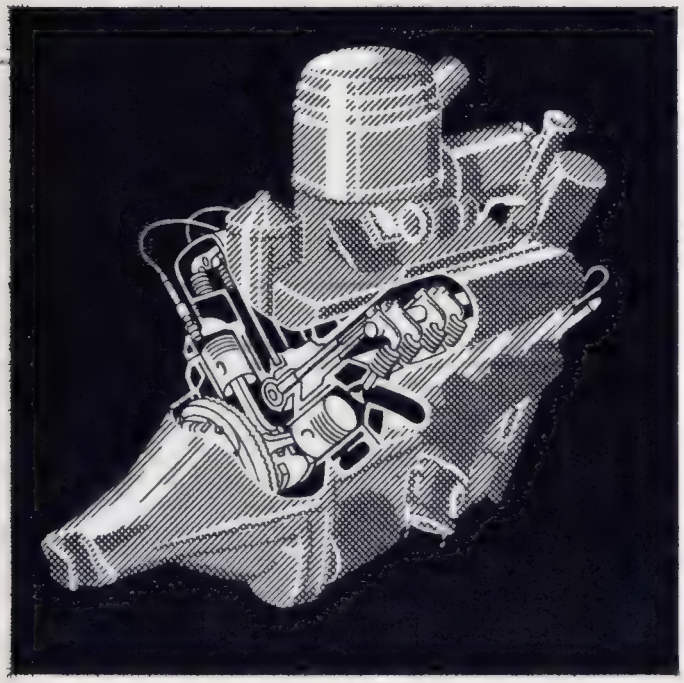
Sichtbeweis der BMW Hochwertigkeit und Sicherheit

Entscheidende technische Lösungen zu optimalen Leistungen harmonisch zu vereinen, ist die Kunst der BMW Fertigung. Sie findet erneut ihre Bestätigung in der konstruktiven Ausgewogenheit des BMW 501 V8. Ungewöhnlich die Dynamik des berühmten, hochelastischen BMW V8-Motors, sprichwörtlich gut die Straßenlage und Fahrsicherheit — überzeugend begründet in dem verwindungssteifen BMW Vollschutzrahmen, der alle Wageninsassen in voller Karosseriebreite schützt. Diesem entscheidenden Sicherheitsfaktor beigesellt, zahlreiche weitere charakteristische Konstruktionselemente, die in Verbindung mit der behaglich-gediegenen Innenausstattung, der hochwertigen Verarbeitung bis ins letzte Detail und der dezenten Eleganz der Linie beweisen . . .

. . . ein konkurrenzloser Wagen seiner Klasse

501 V8

13 950.- DM ab Werk



Der BMW V8-Motor ist der Prototyp eines hochleistungsfähigen Motors mit weiten Kraftreserven und einem ungewöhnlichen Beschleunigungsvermögen. Weich und hochelastisch, gestattet er in normalen Bereichen ein fast schaltfreies Fahren und damit souveräne Beherrschung von Zeit und Raum. Seine Leistungswerte als 2,6 l Motor im BMW 501: 95 PS, Spitze 160 km/st.

Weitere Typen des BMW V8

BMW 502 V8	2,6 l 100 PS Spitze 165 km/st.	DM **16 450.-** ab Werk
BMW 502 V8	3,2 l 120 PS Spitze 170 km/st.	DM **17 850.-** ab Werk

Unsere BMW Vertragshändler erwarten Sie zu einer unverbindlichen Probefahrt

BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG MÜNCHEN

Amerika rückt näher

Bis vor wenigen Wochen konnte die so viel diskutierte Nordhoff-These, daß alle Rennen und Sportveranstaltungen nur Zirkusspiele seien und mit dem Verkauf und der Entwicklung von Gebrauchswagen nichts zu tun hätten, durch die großen amerikanischen Automobilfabriken gestützt werden. Bauten nicht die Amerikaner die weitaus größten Serien, ohne daß man dort für sportliche Leistungen auch nur das geringste Interesse zeigte? Und kamen dabei nicht auch sehr brauchbare Automobile auf den Markt, brauchbar freilich mehr mit den heimischen Maßstäben der USA als mit den unseren gemessen?

Man konnte einwenden, daß bei der Carrera Panamericana in Mexiko einige amerikanische Fabriken schon seit Jahren Werkswagen einsetzen, um dort die große Tourenwagenklasse zu gewinnen, aber erstens blieb diese Carrera eine Ausnahmeerscheinung, zweitens war die Werksbeteiligung mehr eine inoffizielle, drittens gab es nur eine Firma, die (übrigens auch auf einem indirekten Weg über einen Motor-Tuner) diesen Carrera-Einsatz in großem Stil betrieb, nämlich Lincoln.

Aber sonst? In Indianapolis, dem einzigen Rennen, das noch in etwa mit unseren Maßstäben zu fassen ist, liefen nur Spezialwagen, die nach Zubehörfirmen oder reichen Mäzenen benannt waren, und keine Firmenwagen der Industrie. Von den „Stock car"-Rennen wollen wir hier nicht sprechen, wir übersehen ihren Einfluß zu wenig und halten sie im übrigen für eine Art Motorsport, die tatsächlich mehr mit der Kategorie Zirkus zu tun hat als mit dem, was wir unter Sport verstehen.

Diese Situation hat sich sozusagen schlagartig verändert, als jetzt im Spätherbst und Winter die US-amerikanischen Automobilfabriken ihre neuen Modelle für 1956 ankündigten. Eine ganze Reihe von Firmen — man kann sogar sagen: alle großen Konzerne — benutzen nun den Sport als ein Mittel, um die Leistungen ihrer Wagen zu dokumentieren, und der Sinn, der allen diesen Mitteilungen zugrunde liegt, ist etwa: Unsere Wagen sind bei sportlichen Einsätzen erprobt worden und haben diese Probe bestanden — dies ist ein Zeichen für Qualität, denn was im Sport gut ist, muß im Alltag sich erst recht bewähren.

Unser Freund Arkus-Duntov, einer der führenden Entwicklungsingenieure bei General Motors, hat hier bereits über die verblüffende Leistung des 1956er Chevrolet 8-Zylinders berichtet: er fuhr mit diesem völlig serienmäßigen Wagen auf der Pikes Peak-Bergrennstrecke eine neue Rekordzeit — mit einem höheren Durchschnitt als ihn bisher die großen Sportwagen erreichen konnten. Und wie wertet man das bei Chevrolet aus? „Dies ist der Wagen, der, wie Sie wissen, den Pikes Peak-Rekord gebrochen hat — ein Beweis für seine Leistung. Diese Leistung bedeutet, daß Sie beim Fahren mehr Sicherheit haben und mehr Vergnügen!"

Das ist deutlich genug. Aber, werden Sie fragen, haben die Amerikaner wirklich Vergnügen an sportlichen Automobilen?

Ford kann Ihnen da antworten. Ford hat nämlich vor kurzem bekanntgegeben, daß in der abgelaufenen Saison vom „Thunderbird" nicht weniger als 16 000 Stück verkauft wurden. Bedenken Sie, daß der Thunderbird ein reiner Zweisitzer ist, mit weniger Sitzraum als ein Porsche (man hat keine Notsitze für Kinder) und übrigens auch mit weniger Gepäckraum, trotz äußerlich respektablen Ausmaßen; und bedenken Sie, daß der Thunderbird zwar preiswert, aber nicht gerade billig ist. Er kostet etwa 40 Prozent mehr als eine entsprechende 6sitzige Ford-Limousine, die ja auch schon über 150 Spitze geht.

Um bei Ford zu bleiben — etwa gleichzeitig konnte man erfahren, daß bei Ford ein „racing department" gegründet wurde, eine Rennabteilung, an deren Spitze bekannte amerikanische Rennfahrer stehen werden. Noch weiß man nicht, wann, wo und in welcher Form sich Ford, Lincoln oder Mercury (die ja alle zum Ford-Konzern gehören) an sportlichen Wettbewerben beteiligen wollen. Aber es ist doch bemerkenswert, daß man eine Rennabteilung gründet.

Kommen wir zum nächsten Konzern, zu Chrysler (das ist Chrysler selbst, Dodge, Plymouth und de Soto). Die Chrysler-Leute haben gleichfalls Nägel mit Köpfen gemacht. Sie haben einen 1956er 8 Zylinder-Dodge genommen — eine, wenigstens äußerlich, völlig normale 4türige Limousine, haben die auf den Salzsee bei Bonneville gesetzt, wo die bekannte Rekordpiste eingerichtet ist, haben die entsprechenden offiziellen Zeitnehmer bestellt und sind zu einer Rekordfahrt gestartet, die wirklich aufsehenerregende Ergebnisse hatte.

Diese neuen Dodge-Rekorde sind in Europa erst an wenigen Stellen bekannt — es handelt sich nicht etwa um sogenannte amerikanische Rekorde (die AAA anerkennt eigene nationale Rekorde), sondern um internationale Klassenrekorde und sogar um absolute Automobil-Weltrekorde. Dieser Dodge, dessen Spitzengeschwindigkeit mit 183,5 km/st gemessen wurde (wir glauben durchaus, daß ein gut ausgewählter Wagen aus der Serie mit entsprechend hart aufgepumpten Rennreifen diese Spitze erreichen kann), hat 50 000 km Distanz non-stop mit einem Durchschnitt von 149,5 km/st zurückgelegt, und das ist absoluter Weltrekord.

Nach den mir vorliegenden Informationen hat dieser Dodge in der Klasse B (das ist von 5000—8000 ccm) insgesamt 28 internationale Klassenrekorde über Distanzen von 5000 Meilen bzw. 48 Stunden bis 50 000 km gefahren. Klassenrekorde, die schon längst „reif" waren, denn sie standen seit 1928, und dazu 21 absolute Weltrekorde zwischen 20 000 km und 50 000 km bzw. zwischen 5 und 14 Tagen (für 50 000 km braucht man mit 150 km/st Durchschnitt gerade 14 Tage!). Diese Weltrekorde waren in den dreißiger Jahren von einem Matford-Yacco, einem Austin-Spezial und einem Citroen gefahren worden.

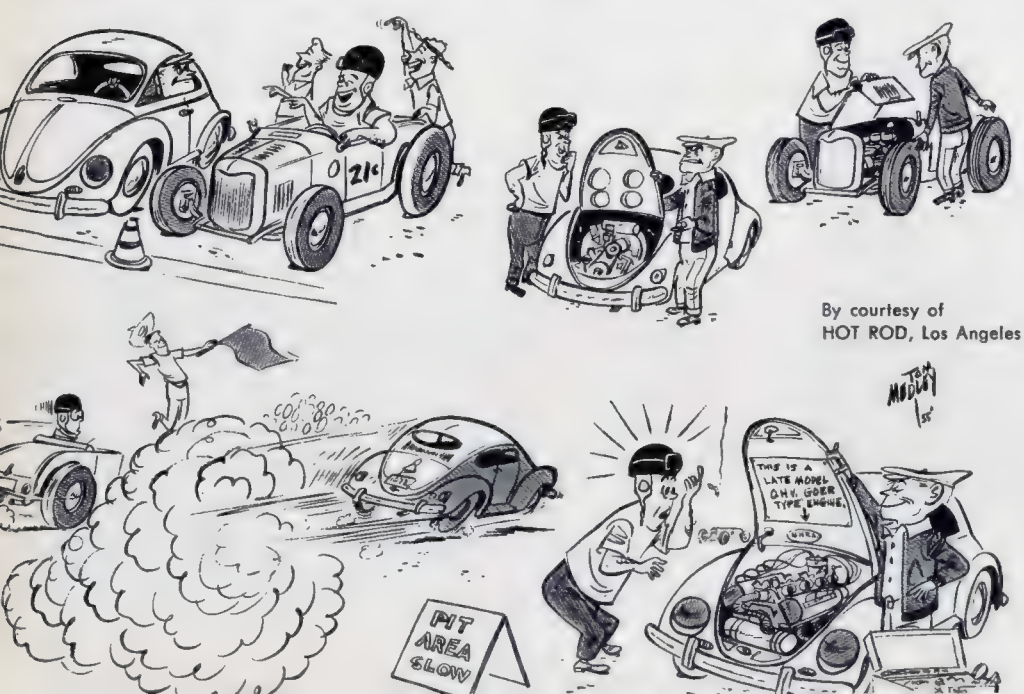
In den Dodge-Anzeigen heißt es, der Wagen sei unter offizieller Kontrolle von AAA-Funktionären aus der Serienfertigung genommen worden. „Es ist der gleiche Wagen, den Sie heute von jedem Dodge-Händler kaufen können. Diese Rekordfahrt zeigt Ihnen die Leistungsreserve und die unerhörte Ausdauer des neuen Wagens . . ."

Es handelt sich bei diesem Dodge um einen 5,3 Liter V8 mit 230 HP, obengesteuert, mit (serienmäßig!) 4 Vergasern. Hub/Bohrungsverhältnis leicht überquadratisch. Reifengröße 7,60—15.

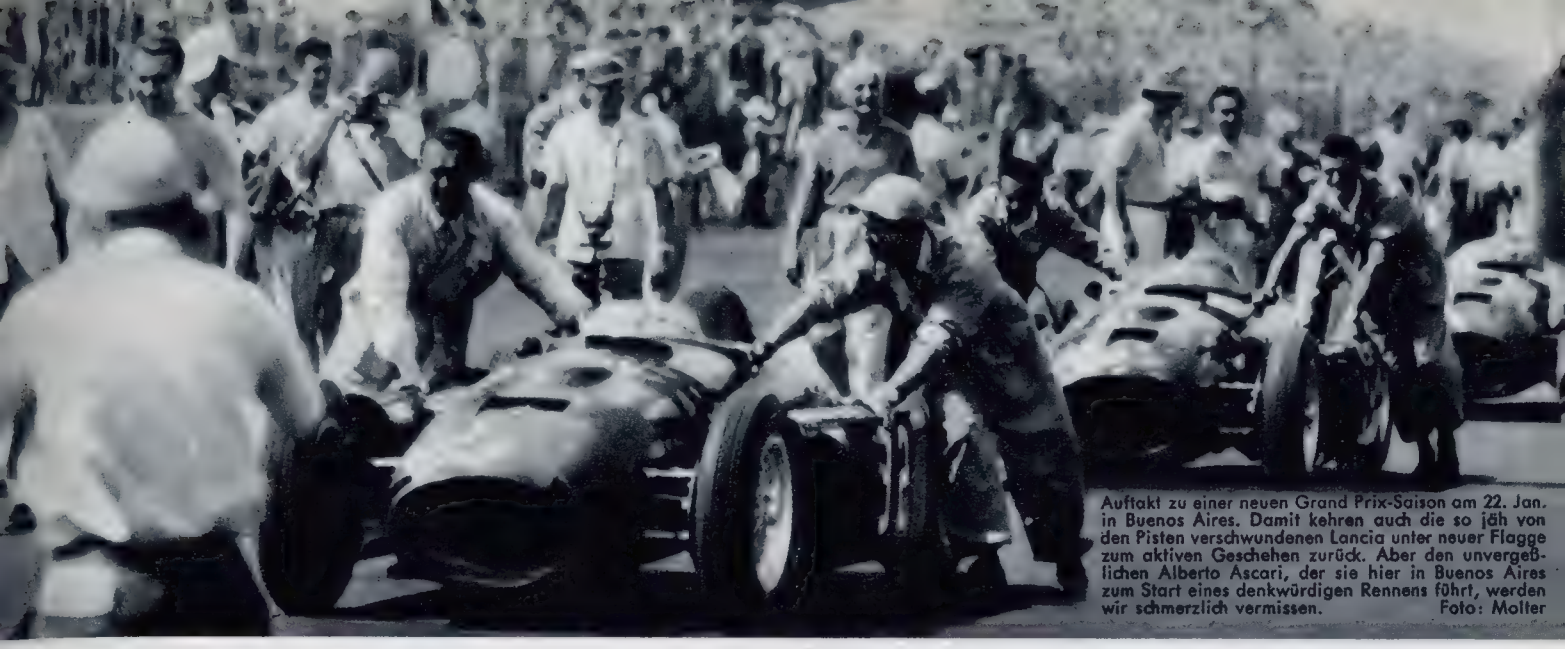
Und schließlich möchte ich noch von Studebaker berichten. Soeben ist ein neuer Typ herausgekommen, der Studebaker „Hawk", der in die Klasse der größeren Wagen vorstößt und einen 275 HP-Motor hat. Diese Leistung erscheint uns nicht mehr ganz ungewöhnlich, weil Chrysler in dem seit einiger Zeit in den USA ausgebrochenen „PS-Rennen" (das, nebenbei bemerkt, bei uns in kleinerem Maßstab genau so betrieben wird) bereits einen 300 HP-Wagen herausbrachte. Ungewöhnlich ist indessen, wie man den Studebaker ankündigt. Es wird da nämlich von einem „Sportwagen für die Familie" gesprochen — und das Wort Sportwagen ist im Zusammenhang mit den 5—6sitzigen amerikanischen „Schiffen" doch neuartig. Allerdings sieht der Studebaker gar nicht mehr wie eine Chromburg auf Rädern aus, sondern besitzt eine sehr niedrige und langgestreckte Form mit einem eher italienischen Kühlergesicht.

Als besonderer Vorzug erscheint in der Studebaker-Propaganda die Beschleunigungszeit vom Stand auf 60 Meilen (das sind 96,5 km/st) — diese wird für den serienmäßigen „Hawk" mit 9,62 Sekunden angegeben. Man muß gestehen, daß dies ein Wert ist, der einem Sportwagen Ehre einlegt. Der Porsche 1600 Super erreicht diese Anfangsbeschleunigung nur knapp, man braucht schon einen Carrera, um dem neuen 275 PS Studebaker wegzufahren.

Der Sportwagen für die Familie — mit diesem Schlagwort zeichnet sich die neue amerikanische Anschauung ab, die der unseren damit sehr viel näher gerückt ist. *Richard von Frankenberg*



By courtesy of HOT ROD, Los Angeles



Auftakt zu einer neuen Grand Prix-Saison am 22. Jan. in Buenos Aires. Damit kehren auch die so jäh von den Pisten verschwundenen Lancia unter neuer Flagge zum aktiven Geschehen zurück. Aber den unvergeßlichen Alberto Ascari, der sie hier in Buenos Aires zum Start eines denkwürdigen Rennens führt, werden wir schmerzlich vermissen. Foto: Molter

Runde um Runde

Nun hat die neue argentinische Regierung im Zuge der Überprüfung der während der Regierungszeit Perons erworbenen Vermögen auch die Firmen González & Cia., Automoviles, und Fangio & Cia., Automoviles, unter Sequester gestellt. Die Inhaber müssen innerhalb von 150 Tagen nachweisen, daß sie ihr Vermögen nicht in irgendeiner Verbindung mit Peron angeschafft haben. Bekanntlich betreibt González im Lunapark von Buenos Aires ein Verkaufsgeschäft für Automobile amerikanischer und europäischer Marken, während Fangio im Bernardo de Irigoyen neben einer ähnlichen Firma eine großangelegte Reparaturwerkstatt und Tankstelle besitzt. Außerdem unterhält Fangio in seinem Geburtsort Balcarce eine Mercedes-Benz-Vertretung sowie Werkstätte und Tankstelle, dann gehört ihm in Mar del Plata noch ein großes Kino. González und Fangio sind weiterhin Aktionäre der Textilfabrik Suixtil in Buenos Aires. Fangio, der seine Laufbahn als mittelloser Mechaniker begann, hat den größten Teil seines Vermögens durch seine Rennerfolge begründet. Allerdings erhielt er zum Beispiel von Jorge Antonio, dem maßgebenden Herrn der Mercedes-Benz Argentina, anläßlich seines Sieges im Großen Preis von Argentinien einen Anerkennungsscheck über 100 000 Pesos. Jorge Antonio, der sich immer noch in Untersuchungshaft befindet, war der Wirtschaftsexperte des Expräsidenten Peron, und seine zahlreichen Unternehmungen sind zur Zeit Gegenstand gerichtlicher Untersuchungen.

*

Der argentinische Automobil-Club teilte mit, daß die im Januar im Autodromo angesetzten Rennen termingemäß durchgeführt werden. Der erste Weltmeisterschaftslauf der diesjährigen Saison findet bekanntlich am 22. Januar in Buenos Aires auf dem inzwischen umgebauten, längeren und schnelleren Kurs des Autodroms statt. Maserati und Ferrari haben bereits ihre Teilnahme zugesagt, und die Wagen der italienischen Firmen befinden sich schon per Schiff auf dem Wege nach Buenos Aires. Für Maserati werden dort Moss, Behra und der Argentinier Menditeguy starten, während für Ferrari Fangio, Castellotti, Musso und evtl. der Belgier Gendebien fahren werden.

*

Seiner Verwunderung über die Verpflichtung von Stirling Moss als Fahrer Nr. 1 für Maserati hat der Franzose Jean Behra Ausdruck gegeben. Behra äußerte in Paris Journalisten gegenüber, daß er im vergangenen Jahr mehrere Rennen für Maserati gewonnen habe und seinen Vertrag mit dem Modeneser Rennstall bereits nach dem Großen Preis von Italien in Monza für 1956 erneuerte, damals sei allerdings nichts von einer Einstufung als Fahrer Nr. 2 erwähnt worden. Inzwischen hat auch Maserati ausdrücklich erklärt, daß beide Fahrer – also sowohl Moss als auch Behra – die gleichen Rechte hätten, und von einer Klassifizierung in Nr. 1 und 2 keine Rede sein könne. Behras Reaktion war zu erwarten, und es sollte uns nicht überraschen, wenn es bei den einzelnen Rennen zu scharfen fahrerischen Auseinandersetzungen innerhalb des Maserati-Rennstalles kommen würde.

*

Der sympathische bisherige Sportdirektor von Ferrari, Nello Ugolini, hat seinen Vertrag mit Ferrari nicht erneuert, sondern ging zu Maserati, wo er als Rennleiter tätig sein wird. Auch Giuseppe Farina hat keine neuen Vertragsverpflichtungen mit dem Commendatore eingegangen. Wie man jedoch hört, will Farina beim nächsten Indianapolisrennen starten, und zwar auf einem Kurtis-Kraft-Ferrari-Special. Ein mit Benzineinspritzung ausgerüsteter Sechszylinder 4,5-Liter-Ferrari-Motor soll in ein Kurtis-Kraft-Chassis montiert werden. Bekanntlich nahm Ferrari mit einem 4,5 Liter Zwölfzylinder, der von Ascari gesteuert wurde, schon 1952 am Indianapolisrennen teil. Ascari schied jedoch vorzeitig wegen Radnabenbruchs aus. Neben Farina trägt sich auch Fangio ernsthaft mit der Absicht, 1956 in Indianapolis zu starten, entsprechende Fahrzeugangebote wurden ihm bereits gemacht. Das 500-Meilenrennen von Indianapolis ist das einzige weltbekannte Automobilrennen, an dem Fangio bisher noch nicht teilgenommen hat.

*

Peter Collins, der von Aston-Martin für den Sportwagen verpflichtet wurde, wird nebenher einige Grand Prix-Rennen für Ferrari bestreiten . . . Ferrari hat bereits 2,5-Liter-Antriebsaggregate in Vorbereitung, die für die Prototyp-Klasse von Le Mans vorgesehen sind. Wie wir schon angekündigt haben, sind sie vom Formel 1-Motor abgeleitet . . . Der in Paris lebende Amerikaner Harry Schell wird in dieser Saison den Vanwall fahren, auf dem er im Großen Preis von England in Aintree einen guten Eindruck hinterließ . . . Eine eigene Einfahr- und Versuchsbahn beabsichtigt die Daimler-Benz AG. in unmittelbarer Nähe der Untertürkheimer Fabrik zu errichten. Die Bahn soll zwei 1 km lange Geraden erhalten, die durch zwei 39°-Steilkurven von 100 bis 120 m Radius verbunden werden . . . Geoff. Duke will ab 1. Juli 1956 wieder für Gilera starten. Zu diesem Zeitpunkt wird seine sechsmonatige Sperre aufgehoben . . . Die 24 Stunden von Le Mans werden nun voraussichtlich am 4. und 5. August stattfinden, nachdem sich die Veranstalter des Grand Prix von Caen bereit erklärt haben, ihr Rennen um vierzehn Tage zu verschieben . . . Italienischer Rennwagenmeister für 1955 wurde Eugenio Castellotti . . . Die Amerikanische Automobilmeisterschaft 1955 gewann der Indianapolissieger Bob Sweikert mit 2290 Pkt. vor Jimmy Bryan mit 1480 Pkt. . . . Die Wagen (Mercedes-Benz 220 und 300 SL), mit denen Werner Engel die Europäische Tourenwagenmeisterschaft errang, waren mit Champion-Zündkerzen ausgerüstet . . . Gerüchteweise soll Fiat vorhaben, am 24-Stundenrennen von Le Mans 1956 teilzunehmen . . . Der schweizerische Sportwagenfahrer Walter Ringgenberg, der auf Porsche 550 Spyder bei verschiedenen Sportwagenrennen startete und zusammen mit von Frankenberg auf der Bahn von Montlhéry sechs internationale Klassenrekorde aufstellte, erhielt den erstmals zur Verleihung gelangenden Coupe du Président des ACS der Schweiz.

*

Porsche wird 1956 keine offizielle Werksmannschaft aufstellen, der von Frankenberg, Herrmann, Graf Trips und Polensky angehören sollten, wie vielfach gemeldet wurde, sondern sich nur von Fall zu Fall an Rennen beteiligen, worüber im Laufe der Saison entschieden wird. Für diese Rennen stehen dann jeweils die oben genannten Fahrer zur Verfügung. Natürlich können dann, wie z. B. für Le Mans, jederzeit auch noch ausländische Fahrer herangezogen werden.

*

Die Firma Jaguar Cars Ltd. – Le Mans-Sieger von 1955 – hat nun offiziell bekanntgegeben, sich 1956 an verschiedenen Sportwagenrennen mit einer Werksmannschaft beteiligen zu wollen. Nachdem die Konstruktions- und Entwicklungsabteilung von Jaguar sehr stark mit Arbeit überlastet war, und über das Le Mans-Reglement längere Zeit Ungewißheit herrschte, stand durchaus noch nicht fest, ob sich die Firma wieder aktiv im Sport betätigen würde. In einem offiziellen Pressekommunique weist nun Jaguar darauf hin, daß das neue Le Mans-Reglement die Verwendung von Seriensportwagen fördere und deshalb die Notwendigkeit entfalle, Prototypen zu entwickeln. Überraschenderweise bewahrheitet sich die Meldung unserer Auslandskorrespondenten, nach denen Jaguar bereits einen 2,5 Liter Prototyp in Vorbereitung habe, nicht, wenn man weiter der offiziellen Werksmitteilung wörtlich entnimmt: „Die Ingenieurabteilung des Werkes sieht sich daher nicht genötigt, einen neuen Sportwagenprototyp zu konstruieren, was erforderlich gewesen wäre, falls die spezialisierten, verkappten Rennwagen vom Kontinent unter gleichen Bedingungen hätten starten dürfen!" Weiter teilt das Werk mit, daß der Siegerwagen von 1955, der Jaguar Typ D, auch 1956 startberechtigt sei.

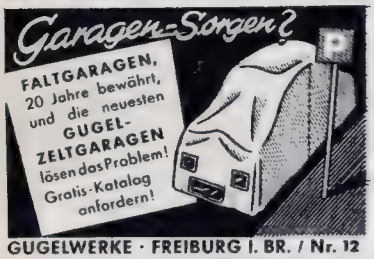
*

In einer Pressekonferenz gab Alfa Romeo-Generaldirektor Dr. Ing. Franco Quaroni bekannt, daß sein Werk 1956 keine Rennen bestreiten werde. Gleichzeitig wies er aber auf die Bedeutung des Rennsportes für die Serie hin und betonte, daß die beim Rennsport gewonnenen Erkenntnisse sich durchaus befruchtend auf die Konstruktion von Serienfahrzeugen ausgewirkt hätten. U. a. führte er in diesem Zusammenhang als Beispiel das Bremssystem des Grand Prix-Wagens Typ 158 an, das zunächst auf den „disco volante" und später auf alle laufenden Modelle der Produktion übertragen worden sei. Alfa Romeo wird auch in Zukunft, so war aus den Worten Quaronis zu entnehmen, dem Sport mit Interesse gegenüberstehen. Der Chef des berühmten Mailänder Werkes bestätigte weiterhin, daß Alfa Romeo einen Typ 2000 Sportiva bringen werde, der mit den bekannten italienischen Fahrzeugen gleicher Größe erfolgreich in der Gran Turismo-Klasse konkurrieren könne. Es soll schon in allernächster Zeit eine so große Anzahl Sportiva produziert werden, daß der Wagen bereits im kommenden Frühjahr in der Gran Turismo-Klasse starten könne. Der Sportiva sei dazu berufen, die Tradition der bekannten Alfa Romeo 1500 und 1750 fortzusetzen.

GÜMO

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER
Original-Ersatzteile
stets lieferbar
TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 74747/48

So darf man nicht fahren!
Damit gefährdet man sich, die Insassen, den eigenen und andere Wagen. Das ist fast so schlimm, wie unter Alkohol zu fahren; denn auch Schmerzen lenken ab vom sicheren Lenken. Seien es nun quälende Zahnschmerzen, Rheuma oder Ischias; beim Fahren bilden sie eine große Gefahr. Ein paar Minuten vor Antritt der Fahrt 1-2 „Spalt-Tabletten" vertreiben solche Schmerzen in kürzester Zeit, und sicher sitzt man am Steuer. Man bekommt sie in jeder Apotheke.
Vor Schmerzen kann man bald sich retten Hat man zur Hand stets „Spalt-Tabletten".



GUGELWERKE · FREIBURG i. BR. / Nr. 12

Umsatzsteigerung
durch Anzeigenwerbung
„Das AUTO, MOTOR und SPORT" empfiehlt sich als erfolgsbewährt.

ECKEL-AUTO-SKIHALTER

• praktisch
• zuverlässig
• anpassungsfähig
Fordern Sie Prospekte
ECKEL
MÜNCHEN 19

Achtung! Keine Schwierigkeiten bei Kaltstart!
Probieren Sie auf unsere Kosten **„VITAMIN M"**
(Duckham's Adcoids)
Besser starten, billiger, ruhiger fahren und Geld sparen.
Wo noch nicht im Fachhandel, direkt gegen DM 3.— auf Psch.-Kto. München 1045 46, 1 Pckg. (18 Würfel f. 90 l Benzin oder Gemisch). Zurückn. angebr. Pckg. bei Unzufriedenh.; Prosp. anf.
Z. Littmann - München 2 - Erzgießereistraße 29/0

Kamelkarawanen
und Brennstoff-Zapfsäulen
gewöhnen sich bereits aneinander. Aus Ländern, die man sich nur als Sand- und Steinwüsten vorzustellen vermochte, fragt man nach deutschen Fahrzeugen, Zubehörteilen, Werkstatt-Ausrüstungen. Hier entwickeln sich Absatzmärkte von morgen, die auch heute schon interessante Geschäfte ermöglichen. Man sollte sich einschalten. ★
★ „Export-Markt"-Inserenten haben ohnehin teil daran; denn auch in diesen Ländern ist die deutsche Fach-Exportzeitschrift sehr geachtet:
Der Export-Markt VOGEL-VERLAG COBURG/BAY.
Spezialausgabe: Fahrzeuge, Landmaschinen und Zubehör

Steuer, Recht, Versicherung

Fußgänger auf der Autobahn

„Wenn es einem Fußgänger ausnahmsweise gestattet ist, die Autobahn zu überschreiten, so muß er höchste Vorsicht walten lassen." Mit diesem Entscheidungssatz hat der Bundesgerichtshof in Karlsruhe in besonderem Maße der Zweckbestimmung der Autobahn, dem Schnellverkehr zu dienen, Rechnung getragen (VI ZR 319/54).

Ein Volkswagenfahrer, der soeben einen 14 Meter langen Lastzug überholt hatte, sah plötzlich in einer Entfernung von etwa 50 Metern einen Bauern auf der Autobahn. Er hupte und zeigte mit dem Winker an, daß er hinter dem Fußgänger vorbeifahren wollte. Der Bauer, der das Signal wahrgenommen hatte, schaute auf und ging dann langsam zum Grünstreifen weiter. Auf eine Entfernung von 10 Metern hupte der Kraftfahrer noch einmal. Erschrocken fuhr der Fußgänger zusammen, wurde aber schon unmittelbar darauf von dem Wagen erfaßt und tödlich verletzt.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht hatten der Witwe und der Tochter des Bauern Ersatz von drei Vierteln des Unfallschadens zuerkannt. Der Bundesgerichtshof hat dieses Urteil aufgehoben und zwei Drittel des Schadens den Klägerinnen als Mitverschulden des Getöteten angerechnet. „Die Autobahnen sind grundsätzlich nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt", führten die Bundesrichter in den Entscheidungsgründen aus. Der Fußgänger müsse, wenn er schon zum Überqueren der Autobahn gezwungen sei, sich vor dem Betreten der Fahrbahn sorgfältig vergewissern, ob sich nicht ein Kraftfahrzeug nähere. Herankommende Fahrzeuge müsse er erst vorbeilassen und vor Kraftfahrzeugen, die bereits auf einige Entfernung sichtbar seien, dürfe der Fußgänger nur noch dann über die Fahrbahn gehen, wenn er sich gewiß sei, daß er den bepflanzten Mittelstreifen noch vor dem Fahrzeug erreichen werde. „Nähert sich ein Lastzug oder ein anderes nicht sehr schnell fahrendes Fahrzeug, so muß der Fußgänger auch damit rechnen, daß hinter oder neben dem Fahrzeug ein schneller Kraftwagen herankommt, der überholen wird und dabei die Überholbahn benutzen muß." Dr. G.

Führerscheinentziehung muß sorgfältiger erwogen werden

Die strengen Maßstäbe, die der Bundesgerichtshof in Fällen von „Trunkenheit am Steuer" anlegt, haben verschiedentlich dazu geführt, daß untere Gerichte grundsätzlich und ganz schematisch bereits beim ersten Fall von Trunkenheit am Steuer die Fahrerlaubnis entziehen.

Das Oberlandesgericht Hamm hat kürzlich in einem Urteil dieses Vorgehen ausdrücklich mißbilligt (2 Ss 1774/54). „Der Vorwurf, sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen zu haben, ist nicht begründet, wenn dem Angeklagten nur ein einmaliges, nicht allzu schweres Versagen im Verkehr zur Last fällt, das für sich allein noch keinen sicheren Schluß auf eine fahrtechnische oder charakterliche Unzuverlässigkeit des Kraftfahrers gestattet", heißt es in der Entscheidung, mit der das Oberlandesgericht Hamm in der Revisionsinstanz das Urteil eines Landgerichts aufhob, das einem Kraftfahrer den Führerschein für ein Jahr entzogen hatte. Nicht nur die zur Aburteilung stehende Tat, sondern auch die Persönlichkeit des Kraftfahrers, seine bisherige Lebensführung und sonstige für die Beurteilung der Eignungsfrage bedeutsame Tatsachen müßten berücksichtigt werden, ehe man den Führerschein entziehe. Von dieser umfassenden Würdigung aller Gesamtumstände dürfe das Gericht nur dann absehen, wenn die Tat selbst sich „durch ihre Art und Schwere zum Nachteil des Angeklagten deutlich von Verfehlungen ähnlicher Art" abhebe. Keinesfalls sei es zulässig, mit dem Führerscheinentzug eine Nebenstrafe und nicht eine bloße Sicherungsmaßnahme zu bezwecken.
Dr. G.

Insassen-Unfallversicherung gilt nicht als Aufwendung für die Zukunftsicherung der Arbeitnehmer

Ein Schreiben des Bundesfinanzministeriums vom 26. Oktober 1955 IV b/ 3 — S 2303 — 33/35 vertritt folgenden Standpunkt: Schließt ein Unternehmen für Betriebskraftwagen Insassen-Unfallversicherungen ab, so bedeutet dies in der Regel zwar vor allem einen Schutz der Arbeitnehmer. Da jedoch auch Betriebsfremde, wenn sie mit den Kraftfahrzeugen des Betriebes befördert werden, diesen Versicherungsschutz genießen, dürfen nach Ansicht der Steuerreferenten der Länder die Prämien nicht als Aufwendungen für die Zukunftsicherung der Arbeitnehmer angesehen werden. Die anläßlich eines Unfalls gezahlten Entschädigungen müssen grundsätzlich vom jeweiligen Empfänger versteuert werden, jedoch bleibt davon ein gewisser Betrag als Schadenersatzleistung und Schmerzensgeld steuerfrei. Der hierauf entfallende Anteil der Entschädigungssumme wird meist geschätzt werden müssen.
Dr. H.

Wann ist der Arbeitnehmer bei Wegfall der Benutzung seines Kraftfahrzeugs zur Anzeige verpflichtet?

Eine Verfügung der OFD Stuttgart vom 7. 10. 1955 — S 2220 A — befaßt sich mit den Voraussetzungen, unter denen der Arbeitnehmer bei Wegfall der Benutzung seines eigenen Kraftfahrzeugs für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zur Anzeige verpflichtet ist.

Grundsätzlich ist der Arbeitnehmer gemäß § 20 Abs. 2 Nr. 2 LStDVO 1955 verpflichtet, unverzüglich die Berichtigung seiner Lohnsteuerkarte zu beantragen, wenn er das eigene Kraftfahrzeug nicht mehr oder in wesentlich geringerem Umfang, als bei der Eintragung des steuerfreien Betrages angenommen, für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte verwendet.

Zu einer entsprechenden Mitteilung an das Finanzamt soll der Arbeitnehmer nach einem Beschluß des Steuerreferenten der Länder und des Bundes nur dann verpflichtet sein, wenn die Zahl der Tage, an denen das Kraftfahrzeug tatsächlich benutzt wird, von der Zahl der Tage, die bei der Eintragung des steuerfreien Betrages angenommen wurden, um 20 und mehr jährlich nach unten abweicht.
Dr. Hoeres

Bauer mußte zahlen, weil der Hund auf die Straße lief

Das Oberlandesgericht Karlsruhe legt in einem Urteil (2 U 112/54) an die Aufsichtspflicht des Hundehalters einen strengen Maßstab an. Ein Motorradfahrer war auf der Landstraße zu Fall gekommen und hatte sich verletzt, weil ihn der Wachhund eines Bauern angesprungen hatte. Der Hund war von der 17jährigen Tochter von der Kette losgemacht worden und konnte dadurch aus dem Gehöft auf die Straße kommen.

Die Richter verurteilten den Bauern zum Ersatz des Schadens, weil er bei der Beaufsichtigung des Hundes nicht die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Es genüge nämlich nicht, wenn der Wachhund an eine feste Kette gelegt würde, von der er sich nicht losreißen könne. Gerade in der Nähe von Verkehrsstraßen müsse ein freies Herumlaufen ernstlich und besonders sorgfältig verhütet werden, da ein Hund „infolge der Unberechenbarkeit tierischen Verhaltens" eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer darstelle.

Die Richter muteten dem Bauern allerdings nicht zu, den Hund fortwährend selbst zu überwachen. Sie sprachen ihn aber deshalb für schuldig an dem Unfall, weil er es unterlassen habe, „diejenigen Personen, die zu seinem Betrieb und seinem Hausstand gehörten, über den möglichen Eintritt der Gefahren aufzuklären, wenn der Hund sich selbst überlassen ist und sich auf der nahen Verkehrsstraße unbeaufsichtigt herumtreibt". Darüber hinaus hätte er aber auch strenge Anweisung geben müssen, den Hund nicht von der Kette loszumachen, denn es sei ihm bekannt gewesen, wie leicht dieser durch die meist offene Hoftüre auf die Straße laufen konnte. Dr. G.

Wiedbachtalbrücke

Das Bundesministerium für Verkehr gibt bekannt:

Die zweite Fahrbahn der Wiedbachtalbrücke, die bis Anfang dieses Jahres durch die 1949 errichtete provisorische Überbrückung des Wiedbachtals gebildet wurde, ist endgültig wieder hergestellt und am 1. 12. 1955 dem Verkehr übergeben worden.

Es ist wiederholt behauptet worden, daß der Wiederaufbau der Wiedbachtalbrücke in ihrer ursprünglichen Lage und Höhe im Hinblick auf die Unfälle der letzten Jahre ein Fehler sei. Wer das Gelände kennt, weiß, daß die Brücke innerhalb der Gefällstrecke und nicht an ihrem tiefsten Punkt liegt. Durch Anhebung der Brücke hätte sich zwar oberhalb das Gefälle für einige wenige 100 Meter vermindert, um sich dann aber hinter der Brücke mit einem Knick in verschärfter Form bis zum tiefsten Punkt fortzusetzen. Die gesamte Trassierung der Autobahn ist durch das bergige Gelände verhältnismäßig ungünstig. Ähnlich ist es auch bei mehreren anderen Gefällstrecken der vor dem zweiten Weltkrieg geplanten und ausgeführten Autobahnen, z. B. beim Knüllgebirge südlich Kassel oder in der Gegend von Bad Salzuflen/Herford der Fall. Natürlich entsteht eine zusätzliche Unfallgefahr, wenn in einem starken Gefälle ein Fahrbahnwechsel vorgenommen und vorübergehend eine einbahnige Autobahnstrecke in der Gegenrichtung benutzt werden muß. Das ließ sich vorübergehend bei dem Aufbau der Wiedbachtalbrücke nicht vermeiden. Die Brücke ist jedoch schon vom 13. 12. 1953 bis 3. 2. 1955 zweibahnig benutzt worden. Vom 10. 1. 1950 bis 13. 12. 1953 stand eine Behelfsbrücke einbahnig zur Verfügung, die dann durch die endgültig gebaute zweite Fahrbahn ergänzt wurde. Im Februar 1955 wurde die provisorische Brücke abgebaut und ist jetzt durch die zweite endgültige Fahrbahn ersetzt worden. Während der Zeit der zweibahnigen Benutzung der Wiedbachtalbrücke sind hier nicht mehr Unfälle eingetreten als anderwärts; es ereigneten sich bei 100 000 Fahrzeugen, die die Brücke passierten, im Bereich der beidseitigen 6,4 km langen Gefällstrecken rund zwei Unfälle. Das entspricht etwa dem Unfalldurchschnitt auf der gesamten Autobahn. In der Zeit der einbahnigen Benutzung dagegen ist die Unfallanzahl auf das Dreifache gestiegen. Es kann daher erwartet werden, daß nach der endgültigen Wiederherstellung der Wiedbachtalbrücke in zweibahniger Bauweise die Unfallziffer wieder entsprechend zurückgeht.

Trotzdem wird geprüft, ob für schwere Lastkraftwagen, die überwiegend die Ursache der schweren Unfälle im Bereich der Wiedbachtalbrücke gewesen sind, eine Umgehungsstraße in den nächsten Jahren erstellt werden kann, die allerdings eine Umführung von vielen Kilometern erfordert. Sie würde gegebenenfalls die Möglichkeit geben, den schweren Lkw das Überfahren der Wiedbachtalbrücke in der Gefällrichtung zu untersagen. Damit wird zweifellos ein wesentlicher Faktor für die besonders schweren Unfälle im Bereich der Wiedbachtalbrücke endgültig ausgeschaltet.

Der Bau der provisorischen Wiedbachtalbrücke war 1949 dringend erforderlich, da die Umleitung durch das Wiedbachtal außerordentlich gefährlich war und zahlreiche Unfälle bei dem damals noch geringen Verkehr hervorrief. Vorher benutzten die Lastkraftwagen nicht die Autobahn, sondern zogen es vor, die Straße auf dem rechten Rheinufer zu befahren. Dadurch sind in den kleinen Rheinorten eine ganze Anzahl schwerer Unfälle durch Lastkraftwagen entstanden, da die schmalen Durchfahrten den Abmessungen der Lastkraftwagen keinesfalls entsprachen. Wiederholt mußte berichtet werden, daß Lastkraftwagen Häuser angefahren und schwer beschädigt hatten. Außerdem wurden die Bewohner der Orte im Rheintal durch den Lärm und die Erschütterungen derartig gestört, daß die Klagen darüber nicht mehr abrissen. Es war deshalb ein dringendes Erfordernis, so schnell wie möglich eine provisorische Überbrückung des Wiedbachtales herzustellen. Niemand hätte 1948/49 verstanden, wenn diese Maßnahme zurückgestellt worden wäre, weil man eine neue Trasse der Autobahn bauen und deshalb die Wiedbachtalbrücke nicht wieder erstellen wollte.

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 · RECKLINGHAUSEN · FERNRUF 2665

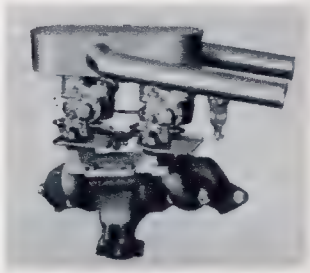
Bei Magenbeschwerden

wie Übersäuerung, Magendruck, Magenkrämpfen, nervösem Magen, Sodbrennen hilft Nervogastrol zuverlässig. Es beeinflußt nicht nur die Begleiterscheinungen, sondern auch die Ursachen der Krankheit günstig.

HEUMANN Heilmittel

NERVOGASTROL

Nur in Apotheken! DM 1.95 (60 Tabl.) - DM 3.45 (120 Tabl.)



Ihr Mercedes 180 u. 170 S leistet noch mehr durch die

2-VERGASER-EXPRESS-ANLAGE

Keine Motorveränderung - leichter Einbau

AUTOTECHNIK KG
Hannover · Postfach 3030

Das ist der neue Brillen-Ausstellungs-Ständer mit 7 echten JDEAL-Brillen. Ein Verkaufs-Schlager ersten Ranges! Fragen Sie Ihren Grossisten nach dem Cellon-Ständer von

JDEAL

Alleiniger Hersteller:
GUSTAV EICHENWALD
NEUSS-HAFEN

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An Bestellzettel
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text ..... ×
gemäß obenstehendem Angebot auf:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre - erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: .....

Ort: ..... Datum: .....

Straße: ..... Nr. .....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW 501/8, Dez. 55 zugel., grau/grün, erst 1400 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3126/1290

BMW-Motor 0,9 Ltr. mit Anlasser und Lichtmaschine, obengesteuert, in bestem Zustand zu verkaufen. Anfragen unt. 5067 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3138/1291

BMW 502 Cabrio 55, schwarz, Becker-Mexiko-Radio, 24 900 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3125/1290

BORGWARD

4-Zylinder Borgward-Motor, komplett mit Getriebe, 33 PS, 1384 ccm Hubraum, fast neu geschliffen, 4000 km, billigst zu verkaufen. Hermann Buhndorf, Bleckede (Elbe), Altwendischthun 15. 3149/1291

FIAT

Fiat 600, 15 000 km, Radio etc., preiswert zu verkaufen. Anfragen unter 5071 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3142/1291

FORD

Ford-Thunderbird 55, Hardtop-Coupé, 20 000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3127/1290

JAGUAR

Jaguar XK 120 Cabriolet oder Roadster, gebraucht, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5066 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3137/1290

Unfallbeschädigter Jaguar XK 120 zu günstigen Bedingungen abzugeben. Anfr. unter 5068 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3139/1291

Jaguar X K 120, Sportcoupé, grün, Ia Zustand, Spezial Tuning, Doppelauspuff, Rennreifen, versch. Zubehör, aus 1. Hand, verzollt, DM 9000.—. Finanz. möglich. Jaguar-Gen.-Vertr. Heidelberg, Mittermaierstraße 21, Tel. 2 17 59. 3118/1289

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3147/1291

MERCEDES

Mercedes 300 SL, 30 000 km gel., zu verk. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedr.-Ebert-Str. 5—7, Ruf 10 7 06. 3128/1290

Mercedes 190 SL, 5000 km gel., zu verk. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedr.-Ebert-Str. 5—7, Ruf 10 7 06. 3129/1290

Gesucht: Mercedes 220

„A"-Cabrio, mögl. Bauj. 54/55, aus erster Hand, gar. unfallfrei, geg. bar. Zuschr. unter M. P. 58 668 über Annoncen-Expedition Carl Gabler, München 1. 3150/1291

Mercedes 300 S Roadster, 18 000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 5—7, Ruf 10 7 06. 3130/1290

Mercedes 300 S-Cabrio 55, 10 000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Str. 5—7, Ruf 10 7 06. 3131/1290

MG

MG, gebrauchter Sportzweisitzer, älteres Modell, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5072 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3143/1291

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.

403 Peugeot

KREFELD
Ostwall 103–105

REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

PORSCHE

Porsche 1,3 Cabriolet, Bauj. 54, in tadelloser Verfassung, zu verkaufen. Fragen Sie uns auch nach anderen Porsche - Typen. Porsche - Generalvertretung Hannover Petermax Müller GmbH., Hannover, Joachimstraße 5, Ruf 6 31 51.

Porsche 1,3 Cabrio, silber, sehr gut gepflegt, für DM 4800.— zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3132/1290

Porsche-Motor, 1,3 Ltr., mit oder ohne Getriebe, zu kaufen gesucht. Ausführliche Angebote u. mit Angabe des Bauj. unter 5073 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3144/1291

Porsche-Spyder 55 (Rennsport), weiß, 3500 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3133/1290

Porsche-Cabriolet, 1,3 Ltr., Modell 54, Unfallwagen, mit sämtlichem Zubehör zu verkaufen. Anfragen unter 5074 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3145/1291

Porsche-Speedster 1,5 Super, 55, weiß, 7000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5—7, Ruf 10 7 06. 3134/1290

Porsche ab 1,3 Ltr. zu kaufen gesucht. Angebote unter 5070 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3141/1291

Porsche, 1,3 l, Super-Coupé, ab 1954, gesucht; VW 54 muß in Zahlung genommen werden. Angebote unter 5060 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3114/1289

Porsche-Motor 1500, gebr., zu verkaufen. DM 1000.—. Anfragen unter 5064 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3123/1289

VERSCHIEDENE

Größte Auswahl erstklassiger Chevrolet, Buick, Plymouth 53/55
ab DM 6 800,–.
AUTOHAUS-FELDSTR. 53 **Hamburg 6, Tel. 43 02 43**

VW- oder DKW-Sportzweisitzer gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote unter 5069 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3140/1291

* STELLENGESUCHE *

Wo fehlt einsatzfreudiger Kraftfahrer — Techniker, Kl. III u. I, VW- bis Kapitänerfahrung, auch Reisechauffeur oder Dauer- bzw. Langstreckenversuche, bester Wagenpfleger, techn. u. kaufm. Ausbildung, Rep.-Annahme, Rechnungsstellung, Stationsabrechnung und -verwaltung, 34 Jahre, ledig, ehrlich, sauber, Langarbeit bevorzugt, sucht großen Wirkungskreis, egal wo. Zuschriften erbet. unter 5062 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart. Postfach 1042. 3119/1289

Chauffeur, 36 J., kinderlos, verh., zuverlässig, langjährige Fahrpraxis, möchte sich in Vertrauensstellung oder als Privatchauffeur verändern. Möglichst Dauerstellung. Angebote unter 5063 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3120/1289

Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf das AUTO MOTOR UND SPORT

* STELLENANGEBOTE *

Wir suchen für unsere Abteilung

Karosseriebau

zwei Mitarbeiter, die befähigt sind, Vorrichtungen und Lehren für den Serienbau von Lastwagen-Fahrerhäusern zu konstruieren und werkstattgerecht auszutragen.

Bewerber mit praktischen Erfahrungen erhalten den Vorzug.

Anmeldungen mit handgeschriebenem Lebenslauf und Lichtbild unter Angabe des Zivilstandes, der Gehaltsansprüche, der Zeugniskopien und Nennung des frühesten Eintrittsdatums sind zu richten an

Aktiengesellschaft Adolph Saurer
Arbon / Schweiz

Bewährter Fahrlehrer aller Klassen gesucht für modernes, gut organisiertes Mehrfahrlehrer-Unternehmen mit bestem Kundenkreis. Geordnete, gute Arbeitsbedingungen. Lebenslauf, Referenzen, Gehaltswünsche, evtl Lichtbild, erbeten an FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg, Frauentorgraben 43/45. 3136/1290

* VERSCHIEDENES *

Größeres Motorboot, auch reparaturbedürftig oder ohne Motor, gesucht. Angebote unter 5065 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3135/1290

Trink **Franklin Tee** und eins, zwei, drei fühlst du dich wieder wohl und frei!

Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3146/1291

Freiwillige Autoversteigerung

Nächste Versteigerung Samstag 14 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich.

Hans Bauer, Kfz-Versteigerer
Frankfurt am Main-Süd
Ziegelhüttenweg 37, Telefon 65414

Dachgepäckträger für Porsche, VW usw., Type „Hercules", ohne Gebrauchsspuren, Neupreis DM 154.—, für DM 120.— abzugeben. A. Weinhardt, München-Gräfelfing, Postfach 27. 3124/1289

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung

Im Wochenendlehrgang in Essen am 14./16. 1. 56 2000 Fragen aus den STV Gesetzen und Ordnungen usw. Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Weber-Vergaser, 2 Stück Doppelfallstrom, Type 36 ∅ DCR, je DM 160.—, abzugeben bei F. Sellmaier, München 58, Schmuckerweg 10. 3107/1288

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Passionierter Sportfahrer (südd. Student) sucht Anschluß an privaten od. werkseitigen Motorsport (Sport- u. Tourenwagen auf Piste u. Langstrecke). Angebote unter 5054 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3099/1288

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/110. Cuba. Kleinautos (Hubraum möglichst unter 1000 cm³). Korresp. spanisch, notfalls englisch.

A/111. Indische Union. Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/112. Irak. Lastkraftwagen, kleine Personenkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/113. Saudi-Arabien. Autokontrolluhren. Korrespondenz englisch.

A/114. Frankreich. Gebrauchte Benzinkanister, innen lackiert, gegebenenfalls auch innen roh. Korrespondenz französisch.

A/115. USA. Anhänger für Autoschlüsselringe u. a. in der Form eines Fisches (4teilig). Korresp. englisch.

A/116. Irak. Auto-Radios. Korresp. englisch.

A/117. Tanger. Auto-Radios. Korresp. spanisch, engl.

A/118. Irak. Kleine Autos — Personenwagen. Korrespondenz englisch.

A/119. Portugal. Zubehör und Ersatzteile für Autos, elektr. Artikel. Korresp. englisch.

A/120. Brit.-Guiana. Zündkerzen, Vulkanisiereinrichtung, Abschmiergeräte. Korresp. englisch.

A/121. Brit.-Westindien-Jamaica. Kraftwagenersatzteile und Zubehör. Korresp. englisch.

A/122. Schweden. Heeresbedarf aller Art für alle Truppengattungen. Korresp. deutsch.

A/123. Äthiopien. Kraftwagen und Kraftwagenzubehör. Korrespondenz deutsch.

A/124. Australien. Kraftfahrzeugzubehör- und Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/125. Brit.-Ostafrika - Tanganyika. Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/126. Föderation - Rhodesien-Nyasaland. Kraftfahrzeugbedarf. Korrespondenz englisch.

A/127. Frankreich. Werkzeuge sowie Kleinmaschinen für Garagen und Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten. (Besonders Neuheiten interessieren.) Korresp. deutsch.

A/128. Indische Union. Autowerkzeuge aller Art. Korrespondenz englisch.

A/129. Türkei. Kraftfahrzeugersatzteile (Kolben, Ventilator-Riemen, Bremsbeläge, Motorenventile, Pleuelstangen, Kurbelwellenlager, Dichtungssätze usw. Korrespondenz englisch.

A/130. Belgien. Autozubehör, Werkzeuge, Akkus. Korrespondenz deutsch.

A/131. Griechenland. Dieselmotoren für Autos; Kraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/132. Südafrika. Garagen- u. Fahrzeugausrüstungen aller Art. Korrespondenz englisch.

Stundenlang hinterdem Lenkrad

Dann stellen sich leicht Kopfschmerzen und Benommenheit ein. 1–2 Tabletten Temagin wirken zuverlässig schmerzlindernd und geben einen klaren Kopf.

Temagin

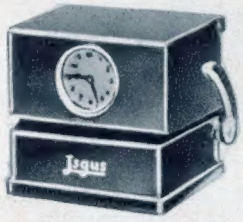
1 J 14 A

In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70

Autofahrer-Spezialkissen

Standardausführung 50x40 DM 4.— und Nachnahme
Größe 1 60x40 DM 6.- u. Nachnahme
Sitzkissen für Büro, Heim und Camping Größe 40x40 DM 1.60 und Nachnahme

Klöckner u. Müller - Köln Ubierring 53 Tel. 35 841



Jsgus

Modell TR

Die stabile und preiswerte

Zeitstempeluhr

für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER - GRUSEN, SCHWENNINGEN A. N. 74
UHREN - UND APPARATEFABRIK

JOSTA-KLAR mit Siliconöl schützt, reinigt, poliert die Gläser, verleiht länger Klarheit und Glanz; einfach und bequem JOSTA-KLAR mit Siliconöl

Hersteller:
Josta GmbH München 13, Riesenfeldstr. 58–60

CIRCO-Thermometer

mit Gummisauger oder Zierschraube. Wagenfarbe angeben! Muster DM 6.- Nachnahme durch Peter Fischer, München 23, Ungererstraße 5-A

Interessant

für jeden Freund eines edlen Tropfens ist die kostenlose Weinliste von Brüder Buchner, ein kleiner Atlas für alle Weinbauländer Europas, mit guten Rezepten und wertvollen Ratschlägen sowie den herrlichen Auslandsweinen, die direkt ab Grenzkellerei mit Garantie geliefert werden. Ein Postkärtchen genügt an

BrüderBuchner, Passau A11

Die letzte Seite

Lexikon

„Ich weiß, daß ich nichts weiß", sprach einstmals Sokrates, und ich war als bescheidener Mensch geneigt, mich seiner Auffassung auch für meine Person anzuschließen. Deswegen ließ ich mir zu Weihnachten einen Brockhaus schenken, den zwölfbändigen natürlich.

Es ist eine Wonne, darin zu blättern, und es stimmt traurig, wie sehr Sokrates schon damals den Nagel auf den Kopf traf. Die Ideale der Sufragetten werden ebenso enthüllt, wie der Ursprung jener für uns alle so interessanten Tänze der dunklen Bewohner der Insel Sumbawa.

Der Band mit dem Buchstaben Z fehlt noch. Aber ich bin sicher und in freudiger Erwartung, bald eine ausführliche Schilderung der Lebens- und Sterbensgewohnheiten im Lande der Zulus genießen zu dürfen. So viel steht im Brockhaus. Und nun wollte ich mal sehen, auf welche Art mir geläufige Dinge behandelt sind.

Beim Buchstaben A fing ich an. Ascari: „Negerhilfstruppe in Deutsch-Ostafrika". Neugierig geworden blätterte ich zum Buchstaben M. Unter Moss fand ich: „Stadt am Ostufer des Oslofjordes". (Gut für Kreuzworträtsel.)

Fangio, der ja nur dreimal Automobil-Weltmeister wurde, fehlt auch.

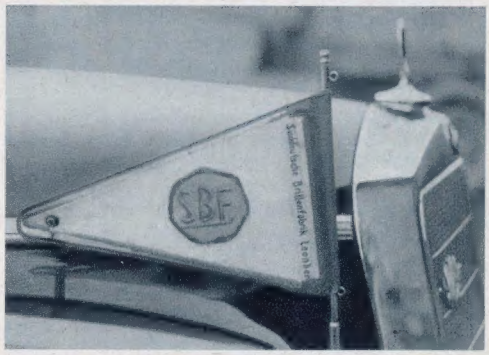
Statt dessen gönnt man Hans Hass, dem Tiefseetaucher, drei Zeilen. Womit andererseits wieder bewiesen wäre, daß der Brockhaus eben doch eine Sache ist, die in die Tiefe geht. *Günzler*

Gegen Überholsignalgeräte

Die Bundesregierung hat dem Bundesrat einen Verordnungsentwurf zur Änderung verschiedener Vorschriften des Straßenverkehrsrechts zugeleitet. Unter anderem sollen die Bestimmungen, die das Überholen betreffen, geändert werden. So wird von seiten der Bundesregierung die obligatorische Einführung eines impuls-optischen Überholsignalgerätes gefordert. Gegen die zwangsweise Einführung dieses Gerätes, das den Kraftfahrern unnötige Kosten verursacht, hat sich der AvD in einer Eingabe an den Bundesrat gewandt.

Wenn der Bundesrat den neuen Entwurf billigt, dann müssen Lastzüge über 14 m Länge, Fahrzeuge über 9 t und starke Zugmaschinen künftig mit einem Empfangsgerät für Überholsignale ausgerüstet sein. Alle Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Krafträdern ohne Beiwagen müssen ein Sendegerät für Überholsignale besitzen, jedoch kein Empfangsgerät. Der Signalgeber kostet jeden Kraftfahrer wenigstens 50 DM.

Die Geldausgabe würde sich rentieren, wenn das Gerät bei jedem Überholmanöver benutzt werden könnte. Der Signalgeber spricht aber nur einen geringen Kreis von Fahrzeugen an, und zwar nur diejenigen, die nach der neuen Bestimmung ein Empfangsgerät besitzen müssen. Die Signalanlage hilft nichts, wenn man einen Personenkraftwagen, einen Lastkraftwagen oder Lastzug überholen will, der nicht unter die neue Verordnung fällt, und das sind unseres Wissens die meisten Fahrzeuge. Die für jeden Kraftfahrer entstehenden Kosten würden also in keinem Verhältnis zu dem Erfolg der neuen Bestimmung stehen.



Einen weißen Stander mit Goldstickereien führt hier ein roter 300 spazieren. Es ist durchaus denkbar, daß man solcherart leichter durchs Verkehrsgewühl kommt. Die Sache sieht nämlich sehr respektgebietend und offiziell aus. Foto: Weitmann

Der Automobilclub von Deutschland hat sich bereits vor langer Zeit gegen die Einführung eines impuls-optischen Signalgerätes ausgesprochen. Vielmehr ist der AvD der Ansicht, daß die Lichthupe, die bereits bei verschiedenen Fahrzeugen serienmäßig eingebaut wird, denselben Zweck erfüllt. Bei allen Überholmanövern stellt die Lichthupe eine wertvolle Hilfe dar, zumal nach der neuen Verordnung auch jedes Fahrzeug einen Innen-Rückspiegel und einen Außenspiegel besitzen muß. Daher schlägt der AvD vor, anstelle des kostspieligen impuls-optischen Überholgeräts für alle Fahrzeuge die bereits erprobte und bewährte Lichthupe obligatorisch einzuführen. *AvD-Pressedienst*

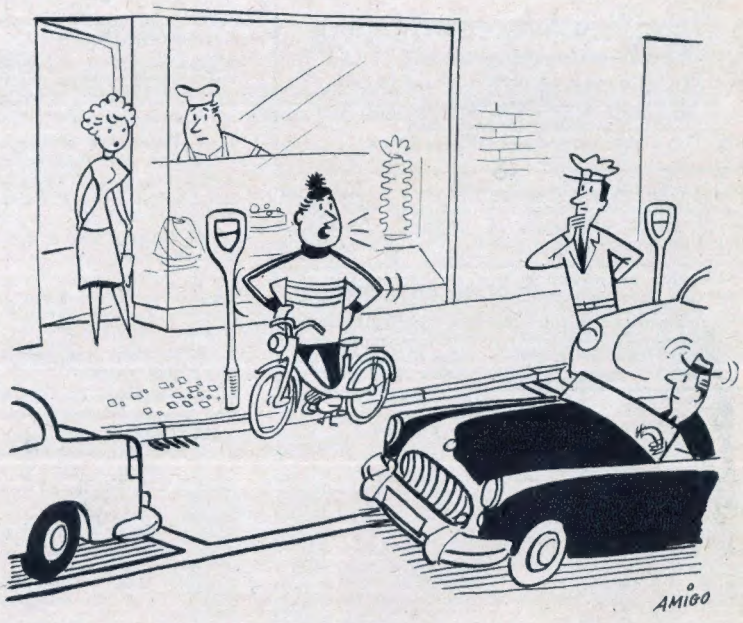
Verkehrsordnung zum Drehen

Ein neuer Entwurf zur Abänderung der Straßenverkehrsordnung bringt Kraftfahrer, welche noch die veraltete Vorstellung haben, man solle solchen Vorschriften Folge leisten, allmählich zur Verzweiflung. Ein Chamäleon ist konservativ gegen das allmählich wahnsinnig werdende Karussell der Verkehrsordnungs-„Verbesserer". Jetzt sollen auf Zebrastreifen mit gelbem Blinklicht Fußgänger Vorrang haben, die Trambahn aber Vorrang auch Fußgängern gegenüber. Warum? Weil sie so etwas wie eine Behörde ist?

Lastzüge über 14 Meter Länge oder über 9 Tonnen Bruttogewicht sollen mit Überholsignalgeräten ausgerüstet sein. Ebenso alle anderen Kraftfahrzeuge mit mehr als 40 km/st Geschwindigkeit, mit Ausnahme von Zweiradfahrzeugen. Daß es diese Überholgeräte bislang noch gar nicht gibt, macht den Regierungsentwurf noch merkwürdiger. Und die Auslandsfahrzeuge?!

Eine Reihe neuer Verkehrszeichen ist im Anmarsch! Lieber Gott, — erleuchte das Verkehrsministerium und gib uns eine Straßenverkehrsordnung, die 25 Jahre lang unverändert bleibt.

Wa. O.



„Mann, verduften Sie bloß mit Ihrem Straßenkreuzer von meinem Parkplatz, den ich für die nächste Stunde mit 20 Pfennigen gemietet habe. Aber'n bißchen dalli, wenn ich bitten darf!"

auto motor und sport

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

Jetzt **ist die Ausgabe 1956 lieferbar**

450 bezaubernd schöne Abbildungen

230 Seiten Text

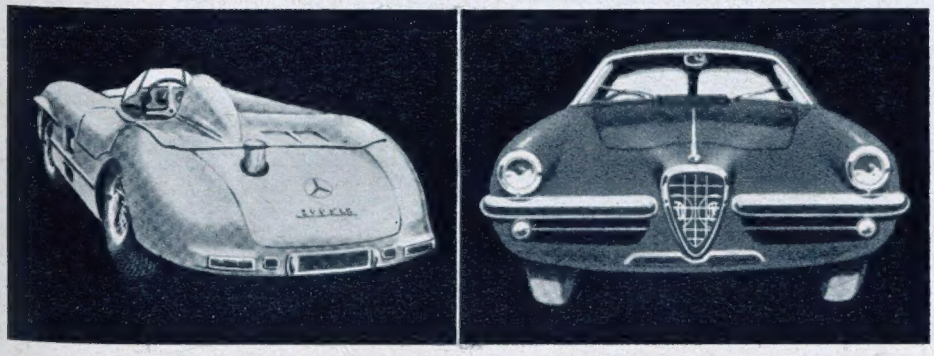
25 Farbeinlagen

In diesem Jahr erstmalig als Halbleinenband mit mehrfarbigem Umschlag

Buchpreis DM 24.—
+ 70 Pf Porto

Das AUTO-JAHR besitzt den Vorzug, die Ereignisse einer interessanten Fahrsaison in einem geschlossenen Band zu vereinen.

Es interessiert den Fachkenner und erfreut ebenso den Autoliebhaber durch die Vielfalt der lesenswerten Aufsätze über Auto-Sport, Eleganz und Technik. Auch sehr geeignet als Geschenk.



Bestellzettel

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE, STUTTGART, Postfach 1042

Unterzeichneter bestellt hierdurch ..... Expl.

AUTO-JAHR

der deutschen Ausgabe 1956 zum Preis von DM 24.70 einschließlich Porto.

Die Ausgabe soll mir dann alljährlich bei Erscheinen weiter geliefert werden. (Falls nicht gewünscht - bitte streichen)

Die Lieferung soll unter Nachnahme erfolgen - Scheck liegt bei - Betrag habe ich am ..... auf Postscheckamt Stuttgart 1 61 37 eingezahlt.
(Nicht Zutreffendes ist zu streichen.)

Vor- und Zuname

Beruf

Ort

Straße und Hausnummer